BERGUNG UND HÜLFELEISTUNG IN SEENOTH.

VON

DR. JOHANNES LEOPOLD BURCHARD,
PRIVATDOZENTEN AN DER UNIVERSITÄT BERLIN.

HANNOVER 1897.
HELWING'SCHE VERLAGSBUCHHANDLUNG.

Druck von Th. Schäfer, Hannover.

Berichtigungen.

(Es wird gebeten, nachstehende Berichtigungen vor Benutzung des Werkes anzumerken.)

Seite	8	Zeile	14	von	unten	lies	Art. 7 **Z** 2.
„	15	„	5	„	„	„	188**8**.
„	71	„	3	„	„	„	**H.** G.
„	86	„	5	„	oben	„	189**4**.
„	94	„	2	„	„	„	Art. 479.
„	102	„	15	„	„	„	Chap. **5** Art. 31.
„	126	„	9	„	unten	„	„
„	129	„	12	„	„	„	qu. m. c. 4, **2**.
„	130	„	12	„	„	„	**Art.** 54.
„	142	„	12	„	oben	„	Bd. 4. **Nr.** 88, S. 421 ff.
„	149	„	1	„	unten	„	189**3**.
„	185	„	13	„	oben	„	7**5**7 Z. 7.
„	208	„	2	„	„	„	**9**. Juni.
„	217	„	14	„	unten	„	188**8**.
„	275	„	15	„	„	„	18**89**.

Verzeichniſs der Abkürzungen.

I. Litteratur.

Abbott, Treatise of the Law relative to Merchant Ship and Seamen. (Benutzt iſt die 10. Aufl. von William Shee, London 1856.)

Autran = Revue internationale du droit maritime, herausgegeben von Autran.

Bédarride, Du commerce maritime, 2. Aufl., Paris und Aix 1876.

Benfante, Il Salvamento e l'Assistenza, nel Diritto Marittimo, Torrino 1889.

Bolze, Praxis = Die Praxis des Reichsgerichts in Civilſachen von A. Bolze.

Borchardt, die geltenden Handelsgeſetze des Erdballs, 5 Bände, Berlin 1884—1887, und 3 Nachträge, geſammelt und ins Deutſche übertragen von Oskar Borchardt.

Burchard, 1. Verhandlungen des 23. Deutſchen Juriſtentags, Berlin 1895. Bd. 1 Gutachten, Bd. 2 Verhandlungen.

2. Jahrbuch der Internationalen Vereinigung für vergleichende Rechtswiſſenſchaft und Volkswirthſchaftslehre in Berlin, Bd. 1, Berlin 1895.

Cleirac, Us et coustumes de la mer, Bordeaux 1661.

Clunet = Journal du droit international privé et de la jurisprudence comparée, herausgegeben von Clunet.

Dalloz = Jurisprudence générale, Table alphabétique du recueil périodique (Dalloz et Tergé).

Desjardins, Traité de droit commercial maritime, Tome 1, Paris 1885.

Dufour, Droit maritime, Tome 1, Paris 1859.

Ehrenberg, Beſchränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht. Jena 1880.

Endemann's Handbuch = Handbuch des deutſchen Handels-, See- und Wechselrechts, herausgegeben von W. Endemann.

Goldschmidt's Zeitſchrift f. d. g. H. R. = Zeitſchrift für das geſammte Handelsrecht, herausgegeben von L. Goldschmidt und Anderen.

Gruchot's Beiträge = Beiträge zur Erläuterung des Deutſchen Rechts, begründet von Gruchot, jetzt herausgegeben von Rassow und Küntzel, Berlin.

Heck, das Recht der großen Haverei, Berlin 1889.

Jones, The Law of Salvage, London 1870.

Journal de Marseille = Journal de jurisprudence commerciale et maritime, Marseille.

Kennedy, A Treatise on the Law of Civil Salvage, London 1891.

Kent, A Practical Treatise on Commercial and Maritime Law. (Benutzt iſt die Ausgabe Edinburgh 1837.)

Kierulff = Sammlung der Entfcheidungen des Oberappellationsgerichts zu Lübeck, herausgegeben von J. F. Kierulff.

Lewis Seerecht = William Lewis, Das deutfche Seerecht, ein Kommentar, 2. Aufl. Leipzig, Bd. 1 1883, Bd. 2 1884.

Maclachlan, A Treatise on the Law of Merchant Shipping, 4. Aufl. London 1892.

Marvin, A Treatise on the Law of Wreck and Salvage, Bofton 1858.

Merchant Shipping Act, ohne Zufatz citirt ift die Merchant Shipping Act 1894.

Pappenheim-Johanßen = Das Norwegifche Seegefetz vom 20. Juli 1893, in das Deutfche übertragen von Max Pappenheim und Kriften Johanßen, Stuttgart 1895.

Pardessus = Collection de Lois Maritimes, antérieures au XVIII. Siècle, par J. M. Pardessus, 6 Bände, Paris 1828—1845.

Perels, Deutfches öffentliches Seerecht (Handbuch des allgemeinen öffentlichen Seerechts im Deutfchen Reich), Berlin 1884.

Picard, Traité de l'assistance maritime sous l'empire des lois Belges, Extrait des Pandectes Belges, Bruxelles 1885.

Pritchard, Digest of Admiralty and Maritime Law, 3d Edition, London 1887. (Ueber Salvage handelt Vol II, S. 1778—1887 in 1417 Nummern und 357 Anmerkungen; daran fich anfchließend Salvage Awards S. 1920—2123 in 1526 Nummern.)

Protokolle = Protokolle der Kommiffion zur Berathung eines Allgemeinen Deutfchen Handelsgefetzbuchs, amtliche Ausgabe Nürnberg und Hamburg 1857—1861.

Recueil du Havre = Recueil de jurisprudence commerciale et maritime du Havre.

Roesler, Entwurf des Handelsgefetzbuchs für Japan, mit Kommentar, III. Bd. Tokio 1884.

Seuffert's Archiv = J. A. Seuffert's Archiv für Entfcheidungen der oberften Gerichte in den deutfchen Staaten.

Valin, Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de la marine, Tome 2, La Rochelle, 1766. (Die von Bécane, Poitiers 1828, beforgte Neu-Ausgabe giebt in Bd. 1 nur den Text der Ordonnance, nicht dagegen den auf vorliegende Materie bezüglichen Kommentar.)

II. Sonftige der Erläuterung bedürfende Abkürzungen.

A. G. = Amtsgericht.

H. G. = Handelsgericht, ohne weitere Berzeichnung Hamburgifches Handelsgericht.

H. G. B. = Das Allgemeine Deutfche Handelsgefetzbuch.

H. G. Z. = 1. Hamburgifche Gerichtszeitung, herausgegeben von Nathan, Hamburg 1861—1868.

2. Hamburgifche Handelsgerichtszeitung, Hauptblatt, Hamburg 1868 bis 1879.

3. Hanfeatifche Gerichtszeitung, Hauptblatt, Hamburg 1880—x.

(Welche der drei Zeitungen gemeint ift, ergiebt die beigefügte Jahreszahl.)

H. O. L. G. = Hanfeatifches Oberlandesgericht.

L G. = Landgericht, ohne weitere Bezeichnung Landgericht Hamburg.

O. G. = Obergericht, ohne weitere Bezeichnung Hamburgifches Obergericht.
O. A. G. = Oberappellationsgericht.
O. L. G. = Oberlandesgericht.
R. G. = Reichsgericht, und Entfcheidungen deffelben in Civilfachen.
R. O. H. G. = Reichsoberhandelsgericht, und Entfcheidungen deffelben, herausgegeben von den Räthen des Gerichtshofs.

Inhaltsüberſicht.

Seite

§ 1. Vorwort und Einleitung 3

Die Objecte der Bergung und Hülfeleiſtung in Seenoth.

§ 2. Allgemeines 5

Das H. G. B. trifft Beſtimmungen nur bezüglich der Seeſchiffe, im Gegenſatz zu den Fluß- oder Binnenſchiffen.

Das Seeſchiff.

§ 3. Unterſchied zwiſchen Seeſchiff und Binnenſchiff 7

Die Bedeutung des Bundesgeſetzes vom 25. October 1867 und der Vorſchriften des Bundesraths vom 13. November 1873 für die privatrechtlichen Verhältniſſe. Begriff der Seefahrt. Umfaßt der Begriff des Seeſchiffs nur die zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffe? Regelmäßige Verwendung zur Seefahrt, vorübergehende Verwendung eines Binnenſchiffs zur Seefahrt. Directe Anwendung der Beſtimmungen über Bergung und Hülfeleiſtung in Seenoth auf alle zur Seefahrt verwendeten Schiffe. Beſtimmungen der Merchant Shipping Act von 1854 und 1894.

Die Ladung.

§ 4. 21

Zur Ladung gehören im Sinne des 9. Titels des 5. Buches H. G. B.'s nicht nur die den Gegenſtand eines Frachtvertrages bildenden Güter, vielmehr auch ſolche Gegenſtände, die in Havarie-groſſe-Vertheilung nicht beitragpflichtig ſind. Engliſch-amerikaniſches Recht.

Die Seenoth.

§ 5. 27

Unterſchied von Seenoth und Seeunfall. Die Gründe für beſondere Vergütung bei Errettung aus einer Seegefahr. Vorausſetzung der Seenoth eine Gefahr, welche, wenn auch erſt im weiteren Verlauf, den Verluſt oder erhebliche Beſchädigung von Schiff und Ladung befürchten und ſich durch die dem Schiff zur Verfügung ſtehenden Hülfsmittel allein nicht beſeitigen läßt. Genügt ſubjective Auffaſſung über Vorhandenſein der Vorausſetzungen, oder iſt objectiver Thatbeſtand entſcheidend? Beiſpiele der Seenoth. Kann Seenoth nur auf der See oder auch auf Flüſſen und Binnengewäſſern eintreten?

Seite

Die Subjecte der Bergung und Hülfeleiftung in Seenoth.

§ 6. Allgemeines 44

Verpflichtung zur Hülfeleiftung nach deutfchem und ausländifchem Recht.

Die Stellung der Schiffsbefatzung.

§ 7. A. Nach deutfchem Recht. 47

§ 8. B. Nach ausländifchem Recht 52

Niederlande, Spanien, Portugal, Italien, Schweden, Dänemark, Norwegen, Finland, Rußland, Frankreich, England, Nordamerika.

Die Paffagiere.

§ 9. A. Nach deutfchem Recht 57

§ 10. B. Nach englifch-amerikanifchem und franzöfifchem Recht 60

Der Lootfe.

§ 11. A. Nach deutfchem Recht 63

§ 12. B. Nach englifch-amerikanifchem und italienifchem Recht 65

Der Schlepper.

§ 13. A. Nach deutfchem Recht 68

Wefen des Schleppvertrages. Veränderungen durch nachträglich eingetretene Umftände.

§ 14. B. Nach englifch-amerikanifchem Recht 72

Die Thätigkeit von im öffentlichen Dienft ftehenden Perfonen.

§ 15. A. Nach deutfchem Recht 74

§ 16. B. Nach englifch-amerikanifchem Recht 76

Anfpruch auf Hülfslohn nach einem Zufammenftofs von Schiffen.

§ 17. A. Nach deutfchem Recht 79

Der Anfpruch auf Hülfslohn gehört zu der fortune de terre des Rheders, die Haftung aus dem Zufammenftoß ist auf die fortune de mer beschränkt.

§ 18. B. Nach englifchem Recht 86

Die Stellung der Eigenthümer von Schiff und Ladung.

§ 19. 87

Die verfchiedenen Möglichkeiten: Das englifche Recht, das deutfche Recht, insbefondere die Entfcheidung des Reichsgerichts vom 11. Juni alias 6. Juli 1892. Kritik derfelben. Eine dänifche Entfcheidung.

Der Vertrag in Seenoth.

§ 20. Ueberficht 100

§ 21. Die Stellung der dem Handelsgefetzbuch zeitlich vorangehenden Gefetze 101

Seite

§ 22. Die Geschichte der Entstehung der in Art 743 H. G. B.'s getroffenen Bestimmung 104

Die Auslegung des Art. 743, insbesondere in gerichtlichen Entscheidungen.

§ 23. Muß der Vertragschließende selbst sich in Gefahr befunden haben? . 106

§ 24. Anfechtbarkeit des von einer nicht als Vertreter von Schiff und Ladung handelnden Person geschlossenen Vertrages 107

Es ist nicht erforderlich, daß der Vertragschließende in solcher Rechtsstellung gegenüber den zu rettenden Gegenständen sich befunden hat, daß er ein gültiges Pfandrecht an ihnen bestellen kann. Möglichkeit einer Negotiorum gestio.

§ 25. Die Bedeutung der Worte „während der Gefahr“ 113

Gefahr ist identisch mit Seenoth überhaupt.

§ 26. Einfluß des Irrthums auf die Gültigkeit des Vertrages 115

Der Irrthum über das Vorliegen der Seenoth macht den Vertrag über eine Bergung und Hülfeleistung in Seenoth als solchen ungültig. Der Irrthum über den Werth der zu rettenden Gegenstände außer im Falle der Arglist gleichgültig.

§ 27. Muß der Wille der Vertragschließenden auf Abschluß eines Vertrages über Bergung oder Hülfeleistung in Seenoth gerichtet sein? 117

Nur der objective Sachverhalt, nicht die Auffassung der Vertragschließenden ist maßgebend. Der Vertrag ist anfechtbar auch in dem Fall, wenn nicht nur bei Erfolg, sondern auch bei Mißerfolg Zahlung erfolgen soll.

§ 28. Die während des Vertragschlusses bestehende Gefahr und das objective Uebermaß der zugesicherten Vergütung als objective Voraussetzungen der Anfechtbarkeit 121

Maßgebend ist die Thatsache, daß während der Gefahr der Vertrag geschlossen ist; es wird nicht etwa nur eine Vermuthung dahin ausgesprochen, daß eine unbillige Ausbeutung geschehen ist. Desgleichen ist nur das Vorliegen eines objectiven Uebermaßes entscheidend, nicht die subjective Empfindung von demselben.

§ 29. Die Anfechtbarkeit des Vertrages als solchen, nicht nur der Höhe des vereinbarten Lohnes; insbesondere Anfechtbarkeit eines Schiedsvertrages 124

§ 30. Die Anfechtbarkeit im Gegensatz zur Ungültigkeit kann nachträglich beseitigt werden 129

Der Unterschied zwischen Heimathshafen und Bestimmungshafen in Beziehung auf nachträglichen Verzicht auf Anfechtbarkeit.

§ 31. In welchen Handlungen liegt ein Verzicht auf die Anfechtbarkeit? . 132

Seite

§ 32. Die Rechtswirkung der Anfechtung 133

Was ist zu verstehen unter den Worten: „das den Umständen entsprechende Maß“? Die Rechtsprechung des Reichsgerichts im Gegensatz zu der des Reichsoberhandelsgerichts. Die Entscheidungen in Sachen O. L. Eichmann gegen R. M. Sloman & Co. („Roma“—„Sorrento“), Vereinigte Bugsir-Dampfschiff-Gesellschaft gegen Rob. M. Sloman jr. „Coronilla“, desgl. „Arcturus“, Gläfke & Hennings gegen B. Wencke Söhne („Elfriede“—„Kalliope“), betreffend Anwendung der Maximalgrenze auf den Vertragschluß. Vereinigte Bugsir-Dampfschiff-Gesellschaft gegen Fuhrmann.

§ 33. Fortsetzung. Kritische Erörterung der mitgetheilten Entscheidungen 152

Die Umstände des Falles sind nicht die Umstände des Vertragabschlusses, sondern die Umstände der Vertragausführung. Bergung und Hülfeleistung in Seenoth gehören nicht zu den aleatorischen Geschäften. Resultat. Wo immer noch während der Gefahr, mag sie als solche erkannt sein oder nicht, ein Vertrag über die Höhe des Berge- oder Hülfslohnes geschlossen worden ist, hat dieser Vertrag nur dann auf rechtlichen Bestand Anspruch, wenn der zugesicherte Betrag, mag die Zusicherung freiwillig, oder in der Besorgniß, andernfalls die erforderliche Hülfe nicht zu erhalten, ertheilt sein, den Umständen, wie sich dieselben nach beseitigter Gefahr darstellen, ganz oder doch annäherungsweise in dem Sinne entspricht, daß der Richter auch ohne Vorliegen des Vertrages auf den gleichen oder doch einen annähernden Betrag an der Hand der für die in Ermangelung eines Vertrages getroffenen gesetzlichen Bestimmungen erkannt haben würde. Die Rechtsbeständigkeit eines solchen Vertrages kann von den Eigenthümern von Schiff und Ladung angefochten, und dadurch die Herabsetzung auf den nach dem Vorstehenden angemessenen Betrag herbeigeführt werden, mag auch diejenige Person, welche den Vertrag abgeschlossen hat, von vornherein die Absicht, den Vertrag anzufechten, gehabt haben, mag sie zur Zeit des Vertragschlusses oder auch später noch den Betrag für angemessen halten oder nicht.

§ 34. Gesetzgebung und Rechtsprechung ausländischer Staaten und Gerichte. 170

Portugal, Niederlande, Italien, Norwegen, Schweden, Dänemark, Finland, Rußland, Frankreich, England.

Der rechtliche Character der Bergungs- und Hülfeleistungsthätigkeit und die Geltendmachung der Ansprüche aus derselben.

§ 35. 178

Der Anspruch der Berger gründet sich in der Regel ausschließlich auf den herbeigeführten Erfolg, während bei der Hülfeleistung die Grundlage durch einen beiderseitigen Vertrag gebildet werden kann. Bedeutung des einseitigen Rücktritts vom Vertrage vor vollendeter Ausführung. Die Entgeltlichkeit braucht nicht vereinbart zu werden.

Seite

§ 36. Fortſetzung 182

Der Anſpruch geht in der Regel auf Befriedigung aus den geretteten Gegenſtänden im Wege der Geltendmachung eines Pfandrechts, ohne die perſönliche Haftung eines Schuldners; ſolche iſt Ausnahme. Die geſetzlichen Beſtimmungen über das Pfandrecht an den Gütern und das Schiffsgläubigerrecht: Zuſammenfaſſung der leitenden Grundſätze. Das Zurückbehaltungsrecht und die Sicherheitsleiſtung. Die beſchränkte perſönliche Haftung.

Der Unterſchied zwiſchen Bergung und Hülfeleiſtung in Seenoth.

§ 37. 197

Die Verhandlungen der Hamburger Kommiſſion. Wann gilt ein Schiff oder deſſen Ladung als von der Schiffsbeſatzung verlaſſen? Liegt Bergung oder Hülfeleiſtung vor, wenn ein von der Schiffsbeſatzung in Seenoth verlaſſenes Schiff von einer Rettungsmannſchaft beſetzt wird, und dieſe ihrerſeits anderweitige Hülfe annimmt?

Die Feſtſetzung des Berge- und Hülfslohns.

§ 38. **Aufſichtsbehörde und Gericht** 212

Die Vorſchrift, daß vor Anrufung der Gerichte die Anſprüche bei dem Strandamt anzumelden ſind, gehört dem öffentlichen Rechte an. Anwendung auf den Fall, daß während beſtehender Gefahr ein Vertrag über die Höhe des Berge- oder Hülfslohns geſchloſſen iſt? Ob auch bei Klagen gegen Bürgen nothwendig? Ob beſchränkt auf deutſche Schiffe beziehentlich ſolche Schiffe, welche nach einem deutſchen Hafen geborgen oder ſonſt in Sicherheit gebracht ſind? Wirkung der Weigerung der Aufſichtsbehörde, einen Beſcheid abzugeben; beziehentlich eines Beſcheides, durch welchen das Vorliegen von Bergung und Hülfeleiſtung verneint, aber für ſonſtige Dienſtleiſtungen ein Betrag feſtgeſetzt wird.

Aufwendungen und Koſten.

§ 39. A. Die Aufwendungen 226

Begriff derſelben im Sinne des Art. 745 H. G. B.'s. Erforderniß des räumlichen und zeitlichen Zuſammenfallens beziehentlich des directen Cauſalzuſammenhanges mit Bergung und Hülfeleiſtung. Nicht erforderlich, daß die Aufwendungen beabſichtigt oder nothwendig waren. Caſuelle Aufwendungen ſcheiden aus.

§ 40. B. Die Koſten 232

Erörterung der einzelnen Koſten. Die Bedeutung derſelben für den Nettowerth der geborgenen oder geretteten Gegenſtände.

Die das richterliche Ermeſſen beſchränkenden Geſetzesbeſtimmungen.

§ 41. 236

Feſtſetzung in Geld; bei übereinſtimmendem Antrag auf Quote des Werths.

Seite

§ 42. Fortfetzung. Die Maximalgrenze 237
Ausländifches Recht: England, Vereinigte Staaten von Nordamerika, Niederlande, Portugal, Frankreich, Schweden, Dänemark, Norwegen, Finland, Italien, Central- und füdamerikanifche Staaten. Empfiehlt fich die Fixirung einer Maximalgrenze? De lege ferenda empfiehlt fich Zuficherung einer vollftändigen Entfchädigung für Aufwendungen bis zur Höhe des Werthes des durch die Leiftung der Berger und Helfer Geretteten. Bedenken gegen die Verfchiedenheit der Maximalgrenze bei Bergung und Hülfeleiftung.

Die bei der Feftfetzung des Berge- und Hülfslohns zu berückfichtigenden Umftände.

§ 43. A. Ueberficht über das ausländifche Recht 253
England, Niederlande, Portugal, Schweden, Dänemark, Norwegen.

B. Das deutfche Recht.

§ 44. 1. Der Eifer 256
Die Beftimmung der §§ 4, 5, 9 der Strandungsordnung.

§ 45. 2. Die verwendete Zeit 259
Ift damit gleichbedeutend der erforderlich gewefene Zeitaufwand?

§ 46. 3. Die geleifteten Dienfte 262
Aufzählung der hauptfächlichften Fälle.

§ 47. 4. Die gefchehenen Aufwendungen 266
Vergl. § 39.

§ 48. 5. Die Zahl der thätig gewefenen Perfonen 266

§ 49. 6. Die Gefahr der Berger und Helfer und ihrer Fahrzeuge 267
Gehören zu den hier zu berückfichtigenden Gefahren nur diejenigen, die den Fahrzeugen nur gedroht haben, oder auch diejenigen, die wirklich einen Schaden herbeigeführt haben?

§ 50. 7. Die Gefahr, welche den geborgenen oder geretteten Gegenftänden gedroht hat 271
Die Wahrfcheinlichkeit des Erfolges ift nur die Kehrfeite der Gefahr.

§ 51. 8. Der Werth der geborgenen oder geretteten Gegenftände 274
Vergl. §§ 40 und 42.

§ 52. Das billige Ermeffen 274

§ 53. Die Verpflichtung zur Zinfenzahlung 275
Unterfchied zwifchen Proceßzinfen und Verzugszinfen.

Die Vertheilung unter mehrere Betheiligte.

Sachretter und Menfchenretter.

§ 54. A. Die Sachretter 280
Sachliche und perfönliche Leiftungen. Ausländifches Recht. Schweden, Dänemark, Norwegen, Portugal, England.

Seite

§ 55. B. Die Menfchenretter 285

Bedeutung der Worte: „zur gleichmäßigen Theilnahme". Wirkung der mit der Rettung von Gütern verbundenen Rettung von Menfchenleben auf die Gefammtfeftfetzung. Bedeutung der Worte: „in derfelben Gefahr". Der Anfpruch des Einzelnen bei Betheiligung Mehrerer. Alle an der Bergung Mitbetheiligte, einfchließlich der Menfchenretter, haben gegeneinander einen Anfpruch auf Anerkennung ihrer Betheiligungsberechtigung, welcher im Streitfall durch Auffichtsbehörde beziehentlich Gericht zu entfcheiden ist, nach vorgängiger Anmeldung bei dem Strandamt.

§ 56. Bergung und Hülfeleiftung durch gemeinfchaftliche Thätigkeit mehrerer Schiffe und der auf denfelben befindlichen Perfonen 294

Verwirkung des Anfpruchs auf Berge- und Hülfslohn.

§ 57. 295

Der Unterfchied zwifchen dem Aufdrängen der Dienfte und dem Unterlaffen der Anzeige liegt darin, daß bei Aufdrängen von Dienften Anfprüche überhaupt nicht entftehen, bei Unterlaffen der Anzeige die bereits entftandenen Anfprüche von den Schuldigen nicht geltend gemacht werden können. Verfchiedene Wirkung bezüglich der mitbetheiligten Menfchenretter.

Die Stellung des Rheders des bergenden oder helfenden Schiffes.

§ 58. 301

Unterfchied zwifchen Unternehmer und Arbeitskräften. Der Rheder ift legitimirt, den ganzen Anfpruch geltend zu machen. Schiffer und übrige Befatzung haben nur einen eventuellen Anfpruch gegen ihren Rheder.

Stellung des fogenannten Ausrüfters und des Befrachters bei der fogenannten Time-Charter.

§ 59. 307

Unterfchied in der Stellung des Ausrüfters gegenüber Dritten und gegenüber dem Eigenthümer. Unterfchied zwifchen dem gewöhnlichen Befrachter und dem Time-Charter-Befrachter. Gleich dem Ausrüfter hat auch der Time-Charter-Befrachter den Anfpruch auf den für gewöhnlich dem Rheder als folchem zukommenden Berge- oder Hülfslohn.

Vertheilung zwifchen Rheder und Schiffsbefatzung.

§ 60. 321

Der gefetzliche Anfpruch des Schiffers und der übrigen Befatzung richtet fich auf Vertheilung des Berge- oder Hülfelohns gegen den Rheder, nach Maßgabe deffen, was er als Berge- oder Hülfslohn erhalten hat. Proceffuale Steilung der Schiffsbefatzung bei dem vom Rheder wegen des Berge- oder Hülfslohns geführten

Seite

Proceſſen. Soweit die Beſtimmung des Art. 751 nicht nur wirklichen Gewinn, ſondern den Berge- oder Hülfslohn als ſolchen zur Vertheilung gelangen läßt, iſt ſie principiell unrichtig und ungerechtfertigt. Iſt der Rheder vor Vertheilung zum Koſtenabzug berechtigt? Vorſchläge ad legem ferendam bezüglich der Betheiligung der Schiffsbeſatzung. Ausländiſches Recht: Finland, Portugal, Schweden, Dänemark, Norwegen, England, Italien.

Anhang.

§ 61. Die Beſtimmungen des franzöſiſchen Rechts und die franzöſiſche Rechtſprechung 332

Der Art. 27, Liv. IV, Tit. IX der Ordonnance de la marine von 1681 und die Vorausſetzungen ſeiner Anwendbarkeit. Wo derſelbe nicht anwendbar iſt, haben ſich beſondere Grundſätze bezüglich der feſtzuſetzenden Vergütung gebildet. Bezüglich Anfechtung des während der Gefahr geſchloſſenen Vertrages vergl. § 34.

§ 62. Das Internationale Privatrecht in ſeinen Beziehungen zur Bergung und Hülfeleiſtung in Seenoth 341

Die aus der Verſchiedenheit der Territorial-Rechte ſich im Einzelnen ergebenden Fragen. Die Judicatur der deutſchen Gerichte.

BERGUNG UND HÜLFELEISTUNG IN SEENOTH.

§ 1. Vorwort und Einleitung.

Das Allgemeine deutſche Handelsgeſetzbuch widmet den neunten Titel des fünften Buchs der Bergung und Hülfeleiſtung in Seenoth.

In Ergänzung dieſer Beſtimmungen enthält die deutſche Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 Vorſchriften: von den Strandbehörden, über das Verfahren bei Bergung und Hülfeleiſtung in Seenoth, über Seeauswurf, ſtrandtriftige, verſunkene und ſeetriftige Gegenſtände, über das Aufgebotsverfahren in Bergungsſachen und das Recht auf herrenloſe geborgene Gegenſtände, endlich über die Feſtſetzung der Bergungs- und Hülfskoſten.

Die mit dem 1. Januar 1896 in Kraft getretenen deutſchen Reichsgeſetze vom 15. Juni 1895 betreffend die privatrechtlichen Verhältniſſe der Binnenſchifffahrt und der Flößerei enthalten das erſtere in den §§ 93—101 und 102, das letztere in den §§ 24—29 und 30 Beſtimmungen über Bergung und Hülfeleiſtung, ſoweit ſie bei dem Binnenſchifffahrts- beziehentlich Flößereibetrieb vorkommen.

Die beiden Reichsgeſetze vom 15. Juni 1895 lehnen ſich zwar an die Beſtimmungen des deutſchen Handelsgeſetzbuches an, ſie enthalten aber in manchen Punkten Abweichungen von dieſen. Unſere Aufgabe bezweckt in erſter Linie eine Darſtellung des in Deutſchland geltenden durch das Allgemeine deutſche Handelsgeſetzbuch geregelten Rechts über Bergung und Hülfeleiſtung in Seenoth. Hierbei wird, ſoweit es zum beſſeren Verſtändniß des gegenwärtigen Rechts erforderlich erſcheint, auch hin und wieder ein Blick auf die geſchichtliche Entwickelung des einen oder anderen Rechtsſatzes geworfen werden.

Von einer Darſtellung des der Vergangenheit angehörigen Strandrechts muß dagegen abgeſehen werden, da theils dem Bedürfniß nach einer ſolchen durch bereits erſchienene Werke älterer Zeit genügt iſt und nichts weſentlich Neues zu Tage gefördert werden könnte, theils aber auch der Aufgabe dieſer Arbeit ſolche Darſtellung zu ferne liegen würde. Soweit dagegen die in den verſchiedenen Rechtsgebieten noch in Kraft befindlichen Strandordnungen in Frage kommen, können dieſe, da ihre Beſtimmungen zum großen Theil öffentlich-rechtlicher Natur ſind, nicht näher erörtert werden.

Bei der großen Bedeutung, die dem Allgemeinen deutſchen Handelsgeſetzbuch als einem wichtigen Gliede in der Reihe der Geſetzgebungen der modernen Kulturſtaaten zukommt, wird es von Intereſſe ſein, auch die entſprechenden Beſtimmungen der ausländiſchen Rechte einer vergleichenden Erörterung zu unterziehen.

Zweck einer ſolchen Erörterung iſt es, einmal den Gegenſatz, andererſeits die Uebereinſtimmung hervorzuheben und daran auch die Unterſuchung zu knüpfen, ob und welche Beſtimmungen des deutſchen Rechts in Zukunft zweckmäßiger geſtaltet werden können.

Eine nicht zu unterſchätzende Bedeutung hat grade auf dem hier behandelten Gebiete die Rechtſprechung. Ihr iſt denn auch beſondere Aufmerkſamkeit zugewendet worden.

Während die auswärtige Literatur ſich vielfach eingehender mit den Rechtsverhältniſſen, die aus der Bergung und Hülfeleiſtung in Seenoth hervorgehen, beſchäftigt hat, fehlt es in der deutſchen Literatur, von älteren das Strandrecht behandelnden Arbeiten abgeſehen, noch gänzlich an ſolchen Arbeiten.

Die Objecte der Bergung und Hülfeleiſtung in Seenoth.

---

§ 2. **Allgemeines.**

Das Handelsgeſetzbuch unterſcheidet in mehrfacher Hinſicht zwiſchen Bergung und Hülfeleiſtung in Seenoth, während die meiſten Beſtimmungen übereinſtimmend auf Bergung und Hülfeleiſtung Anwendung finden. Statt des Wortes Hülfeleiſtung gebraucht das Geſetz auch das Wort „retten“, insbeſondere ſpricht es von: Retten, Rettung und geretteten Gegenſtänden; dementſprechend laſſen ſich die hülfeleiſtenden Perſonen als Retter bezeichnen.

Gegenſtand der Bergung und Hülfeleiſtung iſt nach Art. 742 H. G. B. „ein Schiff oder deſſen Ladung, ganz oder theilweiſe“, d. h. ein Schiff mit oder ohne Ladung, beziehentlich die Ladung eines Schiffes mit oder ohne Schiff. Möglicherweiſe können auch mehrere ſelbſtändige Rettungshandlungen vorliegen, die theils das Schiff, theils deſſen Ladung betreffen.

Das Handelsgeſetzbuch gewährt einen Lohnanſpruch für Rettung der bezeichneten Gegenſtände aus einer Seenoth, die Strandungsordnung einen ſolchen Anſpruch in § 20 in dem Falle, wenn außer dem Falle der Seenoth eines Schiffes beſitzlos gewordene Gegenſtände von der See auf den Strand geworfen oder gegen denſelben getrieben und vom Strande aus geborgen werden, und in § 21, wenn verſunkene Schiffstrümmer oder ſonſtige Gegenſtände vom Meeresgrunde heraufgebracht, oder wenn ein verlaſſenes Schiff oder ſonſtige beſitzlos gewordene Gegenſtände in offener See treibend von einem Fahrzeuge geborgen werden. Welche Gewäſſer bei Anwendung der §§ 20 und 21 der See gleichzuſtellen ſind, beſtimmen nach § 22 die Landesregierungen.

Das Gefetz betreffend die privatrechtlichen Verhältniffe der Binnenfchifffahrt fpricht dem Handelsgefetzbuch entfprechend von Schiff oder Ladung ganz oder theilweife (§ 93), das Gefetz betreffend die privatrechtlichen Verhältniffe der Flöfferei von Floß oder Theilen eines Floffes (§ 24).

Ueber die etwa bei der Rettung von Menfchenleben anzuwendenden Grundfätze enthalten weder das Handelsgefetzbuch, noch die beiden Reichsgefetze vom 15. Juni 1895 weitergehende Beftimmungen, als daß, wenn es fich um die Vertheilung von Berge- oder Hülfslohn handelt, zur gleichmäßigen (H. G. B. Art. 750 Abf. 2) beziehentlich zur entfprechenden Theilnahme (Binnenfch.-Gef. § 95 Abf 2, Flöfferei-Gef. § 26 Abf. 2) auch diejenigen berechtigt find, welche in derfelben Gefahr der Rettung von Menfchenleben fich unterzogen haben.

Es ift, da Handelsgefetzbuch und Binnenfchifffahrts-Gefetz beide von Schiff und Ladung fprechen, zunächft erforderlich, die Anwendungsgebiete beider Gefetze bezüglich der hier behandelten Fragen näher abzugrenzen.

Das Handelsgefetzbuch bezweckt, entfprechend der der Kommiffion geftellten Aufgabe, den Entwurf eines gemeinfchaftlichen Handelsrechts zu verfaffen, um die Verhältniffe des Seehandels und der Seefchiffe zu regeln, wenn es im 5. Buch über die verfchiedenartigften Rechtsverhältniffe unter der Ueberfchrift „Vom Seehandel" Beftimmungen trifft.

Diefe Beftimmungen find an fich nicht auf die Fluß- und Stromfchifffahrt berechnet gewefen. Der wiederholt während der Verhandlungen gemachte Verfuch, diejenigen diefer Vorfchriften, die auch für die Flußfchifffahrt wichtig und zutreffend feien, mit den durch die Natur der Sache gebotenen Modificationen herauszuheben und als für die Flußfchifffahrt gültige Normen in einem befonderen Abfchnitt des H. G. B. zufammenzuftellen, fchlug fehl. [1])

Bis zum Erlaß des Binnenfchifffahrtsgefetzes konnten die zunächft für Seehandel und Seefchifffahrt getroffenen Beftimmungen weder direct noch im Wege der Analogie auf die Verhältniffe der Fluß- und Binnenfchifffahrt angewendet werden Die directe Anwendung verbot fich aus dem Gefichtspunkte, daß das Gefetz

[1]) Vergleiche die Protocolle der 57. Sitzung S. 515 und 516, der 547. Sitzung S. 4490, der 585. Sitzung S. 5126.

nur seerechtliche Verhältnisse regeln wollte, die analoge würde dann und in denjenigen Fällen nur zulässig gewesen sein, wenn sich eine allgemeine Rechtsanschauung herausgebildet hätte, oder, wenn es außer Zweifel gewesen wäre, daß die gleichen Gründe, welche den Gesetzgeber veranlaßt haben, für den Seeverkehr die betreffenden Bestimmungen zu treffen, ihn auch bewogen haben würden zu denselben Bestimmungen bei der näheren Regelung des Binnenverkehrs. [1])

Wir müssen daher davon ausgehen, daß die Bestimmungen des H. G. B., wie in den übrigen Titeln des fünften Buchs, so auch in dem „Von Bergung und Hülfeleistung in Seenoth" handelnden neunten Titel nur Seeschiffe betreffen, auch wo nur von „Schiffen" überhaupt die Rede ist. Es drängt sich nun zunächst die Frage auf: was versteht das Gesetz unter Seeschiff, und wodurch unterscheidet sich das Seeschiff von dem Fluß- oder Binnenschiff in rechtlicher Beziehung?

Das Seeschiff.

---

§ 3. **Unterschied zwischen Seeschiff und Binnenschiff.**

Das H. G. B. giebt keine besondere Legaldefinition des Begriffs „Seeschiff"; ebensowenig findet sich eine Definition des Begriffs „Fluß- oder Binnenschiff". Es beschränkt sich darauf, im ersten Titel des fünften Buchs unter den allgemeinen Bestimmungen in Art. 432 die Vorschrift zu treffen:

> „Für die zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffe, welchen das Recht, die Landesflagge zu führen, zusteht, ist ein Schiffsregister zu führen."

Ueber dieses Schiffsregister werden dann weitere Vorschriften in den Art. 432–437 getroffen und schließlich wird in Art. 438 bestimmt:

---

[1]) R. O. H. G. Bd. 6, Nr. 88, S. 396 und Bd. 24, Nr. 111, S. 416.

„Die Landesgesetze können bestimmen, daß die Vorschriften der Art. 432 — 437 auf kleinere Fahrzeuge, (Küstenfahrzeuge u. s. w.) keine Anwendung finden.[1])

Weiter bestimmt das H. G. B. in Art. 450:

„Rheder ist der Eigenthümer eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffs."

Das Gesetz des Norddeutschen Bundes vom 25. October 1867, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniß zur Führung der Bundesflagge knüpft die Befugniß zur Führung der Bundesflagge als Nationalflagge Seitens der zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffe, der Kauffahrteischiffe, an die vorgängige Eintragung in das Schiffsregister des Heimathshafens, überläßt es aber in § 17 den Landesgesetzen zu bestimmen, daß und welche kleineren Fahrzeuge (Küstenfahrer u. s. w.) zur Ausübung des Rechts, die Bundesflagge zu führen, auch ohne vorherige Eintragung in das Schiffsregister und Ertheilung des Certificats befugt seien.

Letztere Bestimmung ist durch Reichsgesetz vom 28. Juni 1873 betreffend die Registrirung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe aufgehoben und durch die Bestimmung ersetzt:

„Schiffe von nicht mehr als fünfzig Kubikmeter Brutto-Raumgehalt sind zur Ausübung des Rechts, die Reichsflagge zu führen, auch ohne Eintragung in das Schiffsregister und Ertheilung des Certificats befugt."

Durch Art. 7, § 2 der Verfassung des Deutschen Reichs ist der Beschlußfassung des Bundesraths überwiesen („der Bundesrath beschließt über")

---

[1]) Dem in Art. 438 H. G. B. gemachten Vorbehalt entsprechend hat die Preußische Verordnung, betreffend die Registrirung von Seeschiffen vom 27. Februar 1862 (G. S. S. 61) auf Grund Art. 53 § 10 des E. G. vom 24. Juni 1861 bestimmt, daß die Art. 432 — 437 H. G. B. und die §§ 1 — 9 in Art. 53 des E. G. zu demselben keine Anwendung finden

1. auf solche lediglich zur Küstenfahrt bestimmte Fahrzeuge, welche nicht mit einem festen Deck versehen sind,
2. auf die in den Regierungsbezirken Stralsund und Stettin zu Hause gehörenden Küstenfahrzeuge, welche ihre Reisen über das Küstengebiet des Regierungsbezirks Stralsund und des Usedom-Wolliner Kreises nicht ausdehnen.

„die zur Ausführung der Reichsgesetze erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften und Einrichtungen, sofern nicht durch Reichsgesetz etwas Anderes bestimmt ist.“

Auf diese Bestimmung der Reichsverfassung Bezug nehmend, hat der Bundesrath behufs Ausführung der Gesetze vom 25. Oktober 1867 und 28. Juni 1873 unter dem 13. November 1873 Vorschriften über die Registrirung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe erlassen.

Es heißt in § 1 derselben:

„Als Seefahrt im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 25. October 1867 ist in den nachstehend aufgeführten Revieren die Fahrt außerhalb der dabei bezeichneten Grenzen anzusehen.“

Es folgen dann unter 17 Nummern[1]) die Grenzbestimmungen längs der deutschen Meeresküste, der Ostsee und der Nordsee. Durch diese werden, wie ein Blick auf die Karte zeigt, nicht nur große Wasserbecken wie das Kurische Haff, das frische Haff, das Stettiner (großes und kleines) Haff von dem Begriff der Seefahrt ausgeschlossen, sondern auch unzweifelhafte Theile der Ost- und

[1]) 1. bei Memel:
außerhalb der Mündung des Kurischen Haffs,
2. bei Pillau:
außerhalb des Pillauer Tiefs,
3. bei Neufahrwasser:
außerhalb der Mündung der Weichsel,
4. in der Putziger Wiek:
außerhalb Rewa und Heisternest,
5. bei Dievenow, Swinemünde und Peenemünde:
außerhalb der Mündungen der Dievenow und Swine, sowie außerhalb der nördlichen Spitze der Insel Usedom und der Insel Ruden,
6. bei Rügen:
östlich: außerhalb der Insel Ruden und dem Thiessower Höft.
westlich: außerhalb Wittower Posthaus und der nördlichen Spitze von Hiddens Oe, sowie außerhalb des Bock bei Barhöft.
7. bei Wismar:
außerhalb Jackelbergs-Riff, Hannibal-Grund, Schweinskötel, und Lieps, sowie außerhalb Tarnewitz,
8. auf der Kieler Föhrde:
außerhalb Stein bei Labö und Bülk,
9. auf der Eckern Föhrde:
außerhalb Nienhof und Bocknis,

Nordſee, welche auf der einen oder auf beiden Seiten von vorſpringenden Landestheilen oder Inſeln größeren oder kleineren Umfangs begrenzt werden.

Die zweite Vorſchrift geht dahin, daß

„zu den zum Erwerb durch die Seefahrt beſtimmten Schiffen im Sinne des Geſetzes vom 25. October 1867 gehören:

a) die zur großen Seefiſcherei beſtimmten Schiffe und
b) die zum Schleppen anderer Schiffe beſtimmten Fahrzeuge, welche Seefahrt betreiben."

Es entſteht nun die Frage: Welchen Einfluß haben dieſe vom Bundesrath getroffenen Vorſchriften auf die Beſtimmungen der Begriffe Seeſchiff und Fluß- oder Binnenſchiff?

Lewis bemerkt zu Art. 432 [1]): Das Geſetz habe nur im Auge Schiffe, welche zur Seefahrt beſtimmt ſeien; der Begriff der Seefahrt könne durch Geſetz oder auch durch Verordnung der geſetzlich hierzu autoriſirten Executivgewalt beſtimmt ſein, andernfalls würde dafür ſachverſtändiges Ermeſſen (der Nautiker) maßgebend ſein. In Deutſchland ſei der Begriff im Verordnungswege durch den Bundesrath feſtgeſtellt worden. Aehnlich äußert ſich Lewis

---

10. bei Flensburg, Sonderburg und Apenrade:
außerhalb Birknakke und Kekenis-Leuchtthurm, ſowie außerhalb Tundloft-Nakke und Knudshoved,
11. bei Hadersleben:
außerhalb Randhoved, Inſel Aarö, Inſel Linderum und Orbyhage,
12. bei Huſum:
außerhalb Nordſtrand,
13. auf der Eider.
außerhalb Vollerwiek und Hundeknoll.
14. auf der Elbe:
außerhalb der weſtlichen Spitze des hohen Ufers (Diekſand) und der Kugelbake bei Döſe,
15. auf der Weſer:
außerhalb Cappel und Langwarden,
16. auf der Jade:
außerhalb Langwarden und Schillingshörn,
17. auf der Ems:
außerhalb der weſtlichen Spitze der Weſtermarſch (Utlands-Hörn) und Oſtpolder Siel.

[1]) Lewis, Das deutſche Seerecht, ein Kommentar. 2. Aufl. Bd. 1 S. 8.

an anderer Stelle [1]), für den Begriff der Seefahrt feien maßgebend die in den seemännifchen Kreifen herrfchenden Anfchauungen, wenn nicht diefer Begriff von Staatswegen durch Gefetz oder im Verordnungswege feftgeftellt fei; letzteres fei für das deutfche Reich durch die erwähnten Vorfchriften des Bundesraths vom 13. November 1873 gefchehen.

Diefer von Lewis vertretenen Auffaffung über die Bedeutung der Vorfchriften des Bundesraths wird man nicht beiftimmen können.

Der Bundesrath felbft bezeichnet feine Vorfchriften über das, was als „Seefahrt" anzufehen ift, als nur im Sinne des § 1 des Gefetzes vom 25. October 1867 erlaffen, mißt fich alfo gar nicht die Befugniß zu, über den Umfang der bezüglich der Regiftrirung der Kauffahrteifchiffe erlaffenen gefetzlichen Beftimmungen hinaus eine authentifche Interpretation des Begriffs „Seefchiff, Seefahrt" zu geben. Zu einer folchen authentifchen Interpretation für das durch das Handelsgefetzbuch geregelte Seerecht würde dem Bundesrath auch zweifellos die verfaffungsmäßige Zuftändigkeit gefehlt haben.

Ebenfowenig darf man annehmen, daß die gefetzliche Pflicht zur Eintragung in das Schiffsregifter oder die Befreiung von diefer Pflicht, die bezüglich einer beftimmten Art von Schiffen im Handelsgefetzbuch felbft, in der Preußifchen Verordnung vom 27. Februar 1862, im Gefetz vom 25. October 1867, im Gefetz vom 28. Juni 1873 und in den Vorfchriften vom 13. November 1873 ausgefprochen ift, ein maßgebliches Unterfcheidungsmerkmal fei zwifchen Seefchiff und Fluß- oder Binnenfchiff. Denn diefe Gefetzesbeftimmungen und Vorfchriften gehören lediglich dem öffentlichen Rechte an.

Auch nicht darauf kommt es an, ob das betreffende Schiff nach Bauart und Ausrüftung für die Seefahrt eingerichtet ift, vielmehr kann die Unterfcheidung nur in der thatfächlichen Verwendung des betreffenden Fahrzeuges gefunden werden, und es muß demnach als „Seefchiff" jedes Schiff betrachtet werden, das regelmäßig in der Seefahrt verwendet wird, als „Flußfchiff" beziehentlich „Binnenfchiff" dagegen jedes Schiff, das regelmäßig zur Schifffahrt auf Flüffen beziehentlich Binnengewäffern dient.

---

[1]) Lewis, in Endemann's Handbuch des deutfchen Handels-, See- und Wechfelrechts. Bd. IV. Das Seerecht. § 1 S. 1.

Es bleibt noch zunächſt zu prüfen, was im privatrechtlichen Sinne unter „Seefahrt" zu verſtehen iſt.

Der natürliche Sprachgebrauch legt auf die Salzhaltigkeit des Meerwaſſers Gewicht, wenn von „See" die Rede iſt, er bezeichnet als Binnengewäſſer, im Gegenſatz zur See, alle innerhalb der Kontinente belegenen, entweder garnicht, oder doch nur durch Ausflüſſe nach dem offenen Meere in Verbindung ſtehende Gewäſſer; alle außerhalb der Küsten des Kontinents belegene Gewäſſer aber, ſelbſt, wenn ſie durch Inſeln, Halbinſeln oder Landzungen mehr oder weniger eingeengt und zu Meerbuſen oder Engen gestaltet ſind, als Meerestheile, ſofern ſie nur in unmittelbarer Verbindung mit der See ſtehen.

Indeß der Umſtand, ob das von einem Schiffe befahrene Waſſer ſalzhaltig iſt oder nicht, ob es mit dem offenen Meere in unmittelbarer oder nur mittelbarer Verbindung ſteht, kann für ſich allein nicht maßgebend ſein.

Dieſer Auffaſſung hat auch das Reichsgericht I. Civilſenat in einer Entſcheidung vom 8. December 1883[1]) Ausdruck gegeben; es iſt der Meinung, daß die erwähnten Vorſchriften des Bundesraths bezüglich der Abgrenzung der Gebiete den über den Begriff der Seefahrt in ſeemänniſchen Kreiſen herrſchenden und daher maßgeblichen Anſchauungen entſprechen. Ihnen liege der Gedanke zu Grunde, daß die Fahrten innerhalb der erwähnten Gebiete wegen der eigenthümlichen Geſtaltung dieſer Gebiete als eigentliche Seefahrten nicht anzuſehen ſeien. Die Gefahren einer eigentlichen Seereiſe und die Schwierigkeiten, welche aus einer ſolchen hinſichtlich der Aufſicht und die Einwirkung auf dieſelbe für den Eigenthümer erwachſen, ſeien die Momente, auf welchen die dem Seerecht eigenthümlichen Inſtitute und Rechtsſätze beruhen; ſie treffen aber bei einer Fahrt, die auf dem in den Vorſchriften erwähnten Gebiete beſchränkt bleibt, offenbar faſt ebenſowenig zu, wie bei einer Fahrt auf einem Binnengewäſſer.

In dem der Beurtheilung des Reichsgerichts unterſtellten Falle handelte es ſich um eine Fahrt zwiſchen Stettin und Stralſund aus der Peenemündung heraus durch den Greifswalder Bodden.

---

[1]) R.-G.-Entſch. in Civilſachen Bd. 13 Nr. 22 S. 68 ff., Gruchot's Beiträge Bd. 30 S. 1080.

Dagegen hat ein Urtheil des Hanseatischen Oberlandesgerichts vom 17. Januar 1894[1]) sich bezüglich der in den Vorschriften erwähnten Grenzlinie, Nr. 14, auf der Elbe, außerhalb der westlichen Spitze des hohen Ufers (Diekfand) und der Kugelbake bei Döse, dahin ausgesprochen, daß für die Frage, ob eine Fahrt Seefahrt oder Flußfahrt sei, diese Grenzlinie nicht als maßgebend erachtet werden könne, weil sie nach den erweislichen, auf geographischen Gründen beruhenden Anschauungen des seemännischen Verkehrs unrichtig sei. Wenngleich Cuxhaven der äußerste Hafenplatz seewärts an der Elbe sei, und es deshalb folgerichtig und den Verkehrsanschauungen entsprechend sei, für Kauffahrteischiffe, welche Reisen über die Kugelbake hinaus machen, zu bestimmen, daß solche Reisen Seefahrten seien, so treffe solches doch nicht für alle Schiffe zu, die über diese in den Vorschriften bezeichnete Grenze hinaus Fahrten unternehmen. Das Kauffahrteischiff habe in der Regel für jede Reise einen Hafenplatz als fest liegendes Reiseziel, zu dem es dann, wenn es über den der Flußmündung naheliegenden Hafenplatz hinaus müsse, nur über See gelangen könne; darum sei man im Sinne des practischen Verkehrs ohne Weiteres berechtigt zu constatiren, es treibe Seefahrt. Damit bekunde man aber noch keineswegs die Auffassung, schon bei jenem Hafen höre der Fluß auf, Fluß zu sein und beginne dort die See. Eine Auffassung, daß die Elbe schon bei Cuxhafen oder Döse, wo die Kugelbake stehe, das Meer erreiche, widerspreche den Thatsachen, und habe nachweislich in den maßgeblichen Kreisen niemals geherrscht. Das Hanseatische Oberlandesgericht weist dann aus Klefecker, Sammlung der Hamburgischen Gesetze und Verfassungen, Bd. 2 S. 568, 569, Bd. 6 S. 244 und Bd. 11 S. 844 ff. näher nach, daß die Mündung der Elbe seit Jahrhunderten erst bei der letzten seewärts belegenen sogenannten „rothen Tonne“ [2]) erachtet wird, bis wohin durch

---

[1]) H. G. Z. 1894 Nr. 42 S. 121 ff., in Sachen Frankfurter Transport-, Unfall- und Glas-Versicherungs-Actiengesellschaft gegen den Hamburgischen Staat.

[2]) Sie ist laut Bekanntmachung der Hamburgischen Deputation für Handel und Schifffahrt vom 20. März 1889 — Hamburgische Gesetzsammlung 1889 pag. 201 ff. — in Gemäßheit Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 31. Juli 1887, betreffend die einheitliche Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen in den deutschen Küstengewässern, R.-G.-Bl. 1887 pag. 387, seit dem 1. April 1889 durch eine weiße Bakentonne ersetzt.

eine Reihe von Sandbänken und Untiefen das Fahrwaſſer begrenzt wird.

Neben den über Cuxhaven hinausgehenden Kauffahrteiſchiffen zählt das Hanſeatiſche Oberlandesgericht auch die zur Hochſeefiſcherei dienenden Schiffe, die nicht über See gelegenen Hafenplätzen zuſtreben, zu den Seeſchiffen des Handelsgeſetzbuchs. Dagegen läßt dasſelbe Gericht bezüglich der Schleppdampfer, wenn ſie ſich darauf beſchränken, das Bugſiren von Hamburg elbabwärts nur bis zum zweiten Feuerſchiff oder bis zur Lootsgalliot zu übernehmen und dann umzukehren, trotz der für ſie in den Vorſchriften des Bundesraths ausgeſprochenen Regiſterpflicht, die Entſcheidung, ob ſie Seeſchiffe im Sinne des Handelsgeſetzbuches ſeien, dahingeſtellt.

Die Entſcheidung wird dahin gefällt werden müſſen, daß wenn ſich die Fahrt beſtimmungsgemäß auf die bezeichnete Strecke beſchränkt, die Schleppdampfer nicht als Seeſchiffe anzuſehen ſind, während andernfalls ſie ihren Character als Seeſchiffe nicht dadurch verlieren, daß ſie im Einzelfall ihre Thätigkeit auf das bezeichnete Gebiet bis zur eigentlichen Mündung der Elbe in die offene See beſchränken.

Dagegen hat das Hanſeatiſche Oberlandesgericht einem Schiff, das weder Kauffarteiſchiff, noch Hochſeefiſcherei-Fahrzeug, noch Schleppdampfer war, ſondern, ſeiner beſonderen Zweckbeſtimmung gemäß, Lootſen von Cuxhaven nach der Lootsgalliot zu befördern, Fahrten über die Kugelbake hinaus macht und das Flußbett der Elbe nicht verläßt, den Character eines Seeſchiffs im Sinne des H. G. B. abgeſprochen und es für ein Flußſchiff erklärt.

Da ähnliche Verhältniſſe wie bei der Elbmündung längs eines großen Theils der Nordſeeküſte vorliegen, ſo wird auch in ſonſtigen durch die Vorſchriften des Bundesraths nicht betroffenen Gebieten vorkommenden Falles feſtgeſtellt werden müſſen, ob eine Fahrt nach den Verkehrsauffaſſungen als Seefahrt anzuſehen iſt, z. B. eine Fahrt von Norddeich bei Norden nach der Inſel Norderney, oder eine Fahrt von Dagebüll nach Wyk auf Föhr, oder von Hoyer-Schleuſe bei Tondern nach Munkmarſch auf Sylt, oder auch von Huſum nach Föhr und Sylt.

Für den Begriff des Seeſchiffs kommt es nicht darauf an, daß daſſelbe z u m E r w e r b e durch die Seefahrt beſtimmt iſt,

fondern nur darauf, daß es zur Seefahrt verwendet wird. Es kann daher, da nur für die Eigenfchaft einer Perfon als Rheder die Vorausfetzung ausgefprochen ift, daß ein Schiff zum Erwerb[1]) durch die Seefahrt dient, die Streitfrage auf fich beruhen bleiben, ob zu dem Erwerbe durch die Seefahrt auch die Hochfeefifcherei zu zählen ift.

Wir zählen daher zu den Seefchiffen außer den fchon genannten Kauffahrteifchiffen, Seeschleppdampfern, Hochfeefifchereifahrzeugen auch Lootskutter, die in offener See vor den Mündungen der Flüffe auf einkommende Schiffe warten, ebenfo Fahrzeuge, die für wiffenfchaftliche Zwecke Seereifen machen, wie auch fonftige rein perfönlichen Zwecken dienende Fahrzeuge, Luftyachten u. f. w. Ebenfo wird man auch Regierungsfchiffe und Schiffe der Kriegsmarine, foweit fie Seefahrt treiben, zu den Seefchiffen zählen müffen.[2])

Vorausfetzung für den Begriff des Seefchiffs ift, daß es regelmäßig in der Seefahrt verwendet wird. Auf die urfprüngliche Beftimmung des Schiffs für die Seefahrt kommt es nicht an, fofern die Verwendung nicht der urfprünglichen Beftimmung gemäß, fondern für die Fluß- oder Binnenfchifffahrt erfolgt.[3]) Da es nicht auf die regelmäßige Verwendung ankommt, fo ift es ferner unerheblich, ob dasfelbe Schiff, das fonft in der Regel der Flußfchifffahrt dient, gelegentlich, felbft wieder-

---

[1]) Vergl. Schröder in Endemann's Handbuch, Bd. IV. erfte Abtheilung, S. 253 Anm. 27; Wagner, Handbuch des Seerechts, Bd. I. S. 175 Anm. 4; Schröder in Goldfchmidt's Zeitfchrift f. d. g. H. R., Bd. 32 S. 82; Mittelftein, Deutfches Schiffspfandrecht und Schiffsgläubigerrecht S. 8 Anm. 15; Lewis in Endemanns's Handbuch IV. erfte Abth., S. 41; Cosack, Handelsrecht, 2. Aufl. Seite 35.

[2]) Daß insbefondere auf Schiffe der Kaiferlichen Marine die Vorfchriften des H. G. B. Tit 8 Abfchn. 2 — Schaden durch Zufammenftoßen von Schiffen — und die Vorfchriften der Kaiferlichen Verodnung zur Verhütung des Zufammenftoßens der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880 in Anwendung kommen, ift in dem Falle Reichsfiskus gegen den Norddeutfchen Lloyd durch die hierin mit der Entfcheidung des Hanfeatifchen Oberlandesgerichts vom 3 Februar 1888 — H. G. Z. 1880 Nr. 100 S. 234 — übereinftimmende Entfcheidung des Reichsgerichts vom 7. Juli 1888 — Entfch. des R.-G. in Civilfachen Bd. 21 Nr. 23 S. 104 ff. — anerkannt.

[3]) Urtheil des R.-G. vom 21. December 1881 in einer preußifchen Sache, Seyffert's Archiv Bd. 38 Nr. 51 S. 82 aus den Annalen des R.-G. Bd. 5 S. 173.

holentlich auch Verwendung zu Seefahrten findet, z. B. wenn ein sonst zu Schleppdiensten auf der Elbe und deren der Mündung nahegelegenen Nebenflüssen verwendeter Dampfer ausnahmsweise während der Sommermonate auf kleineren Vergnügungstouren in die Nordsee, nach Helgoland, Verwendung findet; denn ein bleibender Character wird dem Schiff durch solche ausnahmsweise eintretende Verwendung, auch wenn dieselbe wiederholt vorkommt, nicht verliehen. [1])

Nicht immer wird sich indeß ohne Weiteres feststellen lassen, ob die Seefahrt die Regel, die Fluß- oder Binnenfahrt die Ausnahme bildet, oder umgekehrt. Eine gewisse Regelmäßigkeit in der Verwendung zum Erwerb durch die Seefahrt muß schon genügen, um ein Schiff als Seeschiff erscheinen zu lassen, wenn diese Verwendung auch weder als die ausschließliche noch als die hauptsächliche Bestimmung desselben erscheint. So hat das Reichsgericht die thatsächliche Würdigung dieses vom O. L. G. Marienwerder aufgestellten Rechtsatzes in einem Falle nicht beanstandet, in dem ein Schiff, das in einem Jahre im Ganzen 762 Fluß- und 47 Seefahrten ausgeführt hat, als in regelmäßiger Weise zur Seeschiffahrt benutzt, anzusehen ist. [2])

Möglich kann es immerhin sein, daß sich bei einem Schiffe nicht feststellen läßt, daß die Seefahrt die Regel, die Fluß- oder Binnenfahrt die Ausnahme ist, oder umgekehrt. Es wird alsdann im Einzelfalle die Entscheidung davon abhängen müssen, ob sich das Schiff bei Eintreten des in Frage stehenden Rechtsverhältnisses auf einer Seefahrt oder einer Fluß- oder Binnenfahrt befand.

Die Frage, ob ein Flußschiff während der Dauer einer ausnahmsweise von ihm unternommenen Seefahrt sich gefallen lassen muß, wie ein Seeschiff behandelt zu werden, ist in einer Entscheidung des Hanseatischen O. L. G. aufgeworfen, aber unbeantwortet gelassen. Für den Fall, daß durch ein solches Flußschiff

---

[1]) Urtheil des Hans. O. L. G. vom 24. April 1891 und des R.-G. vom 28. November 1891 in Sachen der Ewerführer Dormien & Paap als Eigenthümer des Leichters „Johann", gegen August Koch als Eigenthümer des Schleppdampfers „Itzehoe". H. G. Z. 1891 Nr. 65 S. 177 und 1892 Nr. 3 S. 7. Bolze, Praxis. Bd. 13 Nr. 228.

[2]) Urtheil des R. G. vom 6. Juni 1894 in Sachen Danziger Schifffahrts-Gesellschaft wider Sch. I. 85/94, in Gruchot's Beiträgen, 5. Folge 3. Jahrgang, 1894 (Jahrgang 38) Beilageheft, enthaltend Urtheile des R. G., Nr. 124 S. 1142.

auf einer Seefahrt ein Zusammenstoß verschuldet wird, ist particularrechtlich die Anwendung der Bestimmungen der Art. 736 bis 741 ausgesprochen.[1]) Für den Fall der Bergung und Hülfeleistung fehlt es dagegen an particularrechtlichen Bestimmungen; auch sind keine Fälle bekannt geworden, in denen ein als Flußschiff zu betrachtendes Schiff auf einer von ihm unternommenen Seefahrt in einer Seenoth durch die Hülfe Dritter gerettet ist.

Nach dem Binnenschifffahrtsgesetz vom 15. Juni 1895 gestaltet sich die Sache so, daß auf ein Fluß- oder Binnenschiff, wenn es durch Hülfe Dritter aus einer Seenoth gerettet wird, — denn die Seenoth stellt sich als eine Art der Schifffahrtsgefahr dar — die Bestimmungen des letztgenannten Gesetzes § 93 ff., nicht die des Handelsgesetzbuchs zur Anwendung kommen; dies ist wichtig z. B. in dem Falle, daß über die Höhe des Berge- oder Hülfslohns noch während der Gefahr ein Vertrag geschlossen ist. Würde das H. G. B. Anwendung finden, so könnte solcher Vertrag wegen erheblichen Uebermaßes der zugesicherten Vergütung nach Art. 743 H. G. B. angefochten, und die Herabsetzung der Vergütung auf das den Umständen entsprechende Maß verlangt werden, während bei Anwendung der Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juni 1895 die Anfechtung aus dem angeführten Grunde ausgeschlossen ist.

Wir haben im Vorhergehenden das Seeschiff als ein regelmäßig zur Seefahrt verwendetes Fahrzeug definirt. Die Frage ist indessen, ob das Handelsgesetzbuch im fünften Buch und besonders, ob es auch in dem „Von Bergung und Hülfeleistung in Seenoth" handelnden neunten Titel sich wirklich auf alle Seeschiffe in diesem Sinne erstreckt oder nur auf solche Seeschiffe, welche zum Erwerbe durch die Seefahrt dienen.

Man wird ohne Weiteres zugeben können, daß die Handelsgesetzgebungscommission ihre Aufgabe darin gesehen hat, die privatrechtlichen Verhältnisse des Seehandels zu regeln, wie denn auch das fünfte Buch die Ueberschrift „Vom Seehandel" trägt. Das Seeschiff, als ein dem Erwerbe dienendes Schiff, steht im Mittel-

[1]) Vergl. die Einführungsgesetze bezw. Verordnungen zum A. D. H. G. Bremen, Verordn. vom 6. Juni 1864 § 46; Hamburg, Ges. vom 22. December 1865 §. 54; Hannover, Ges. vom 5. October 1864 § 39; Preußen, Verordn. betr. Einf. des A. D. H. G. in die Herzogthümer Holstein und Schleswig, vom 5. Juli 1867 § 78.

punkt der gesetzlichen Bestimmungen. Art. 432, die erste der allgemeinen Bestimmungen spricht denn auch gleich von den „zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffen“. Indeß hat Lewis [1]) Unrecht, wenn er sagt, es gehören nach dem deutschen Seerecht zu den Seeschiffen nur die zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffe; denn eine positive Vorschrift, daß unter Schiff im Sinne des 5. Buchs nur diese Art der Seeschiffe zu verstehen seien, findet sich nicht. Die Bestimmungen des elften Titels: Von der Versicherung gegen die Gefahren der Seeschifffahrt, finden zweifellos auch auf nicht zum Erwerbe dienende Schiffe directe Anwendung.

Wir glauben aber auch, daß die Bestimmungen „Von der Bergung und Hülfeleistung in Seenoth“ auf alle Arten von Seeschiffen directe Anwendung finden müssen und nicht beschränkt werden dürfen auf solche Schiffe, welche ihrem Eigenthümer zum Erwerbe durch Seefahrt dienen.

Die Handelsgesetzgebungs-Kommission war sich, wie aus den Verhandlungen, S. 2800 ff. der Protokolle, hervorgeht, bewußt, daß diese Materie nicht ausschließlich dem Seehandelsrecht, sondern dem allgemeinen Seerecht insofern angehöre, als nach der bei allen seefahrenden Nationen geltenden Rechtsanschauung der Retter und Berger für Retten und Bergen auf Belohnung Anspruch habe. Man wollte nur diesem besonderen Grundsatze des Seerechts entsprechende, als nothwendig erachtete specielle Bestimmungen treffen, die Bedingungen seiner Anwendung festsetzen, die Höhe der Belohnung bestimmen, den juristischen Character derselben erklären und das damit verbundene Vorrecht feststellen. Dagegen ist mit keinem Worte davon die Rede gewesen, daß die Bestimmungen nur auf besondere Kategorien von Schiffen Anwendung finden sollten. Die Folge solcher Beschränkung würde sein, daß alle anderen Schiffe beurtheilt werden müßten nach den Bestimmungen, die vor Inkrafttreten des Allgemeinen deutschen H. G. B. Geltung hatten; es würde demnach auf diesem Gebiete kein einheitliches Recht geben, und die Anwendung vielfach veralteter Bestimmungen zu manchen Unbilligkeiten führen müssen. Dies aber kann unmöglich die Auffassung der Verfasser des H. G. B. beziehungs-

[1]) Lewis in Endemann's Handbuch Bd. IV. Erste Abth. S. 18.

weise der den Entwurf zum Gesetz erhebenden Gesetzgebungen gewesen sein.

Es kommt noch hinzu, daß es vom Standpunkt der Berger und Retter, deren Belohnung als Berge- oder Hülfslohn gesetzlich geregelt werden sollte, völlig gleichgültig ist, ob das gerettete Schiff Erwerbszwecken dient oder nicht; ob es als Kauffahrteischiff bestimmt ist, den Güteraustausch zwischen entfernten Gegenden durch einen Transport über See zu vermitteln; ob es lediglich anderen Schiffen durch Schleppen oder Abgabe von Lootsen dient; ob es durch Fang von Fischen oder z. B. als Grönlandsfahrer von Walfischen und anderen jagdbaren Thieren Erwerb beabsichtigt, oder ohne irgend welche Erwerbsabsichten sich den Gefahren der See preisgiebt.

Nicht darum, weil der Eigenthümer eines Seeschiffs dasselbe zum Erwerbe benutzt, hat er, wenn dasselbe den Gefahren der See durch Hülfe Dritter entrissen wird, diesen Dritten einen entsprechenden Lohn zu bezahlen; sondern, weil sein Eigenthum gerettet wird, erachtet es das Gesetz, den herrschenden Anschauungen entsprechend, für angemessen, ihm die Verpflichtung aufzuerlegen, nach seiner Wahl einen entsprechenden Lohn aus seinem Vermögen zu bezahlen, oder den Dritten zu gestatten, sich aus den geretteten Gegenständen für den ihnen durch das Gesetz eingeräumten Lohnanspruch zu befriedigen. Der entscheidende Gesichtspunkt liegt in dem Rechtsverhältniß, in welchem der Eigenthümer des Schiffes zu diesem steht, nämlich eben dem des Eigenthümers, und entsprechend in dem Rechtsverhältniß, in welchem der Ladungsempfänger zu den geretteten Ladungstheilen steht, sei es, daß der Ladungsempfänger Eigenthümer derselben ist, sei es, daß er den Eigenthümer rechtlich zu vertreten hat. Das Wesen der in den Art. 742—756 des H. G. B. getroffenen Bestimmungen liegt in der Sachhaftung und der Regelung der Folgen der aufgewendeten Rettungsthätigkeit und beruht in keiner Weise auf dem Erwerbszweck des geretteten Schiffes. [1])

---

[1]) Entsprechend hat das R. G., Entsch. in Civilsachen Bd. 34. Nr. 9, S. 37, ausgeführt, daß beim Zusammenstoßen von Schiffen auf See das Wesen der in Art. 736—741 des H. G. B. getroffenen Vorschriften in der Sachhaftung und der Regelung der Folgen des Verschuldens in besonderen Fällen liege und in keiner Weise auf dem Erwerbszwecke der zusammenstoßenden Schiffe beruhe,

Wir erachten es daher durch die Natur der Sache für begründet, daß die Bestimmungen des H. G. B. über Bergung und Hülfeleistung in Seenoth auf alle Arten von Seeschiffen Anwendung finden. Solche Anwendung entsprach auch den den Verfassern des fünften Buchs des H. G. B. zweifellos bekannten Bestimmungen des englischen Rechts, welches in der Merchant Shipping Act von 1854, 17. und 18. Vict. Chap. 104, Section 458 als Gegenstand der Salvage-Thätigkeit „any ship or boat" bezeichnete. Die Bedeutung des Wortes „Ship" war in Section 2 dahin festgestellt:

„Ship" shall include every description of vessel used in navigation not propelled by oars.

Die Merchant Shipping Act von 1854 macht also keinen Unterschied, ob die Schiffe oder Böte der Handelsmarine, der Kriegsmarine oder sonst einer Kategorie von Schiffen angehören.

Während Lord Blackburn in einem Rechtsfalle Ex parte „Ferguson" die Bedeutung des Wortes „Ship" dahin zusammenfaßte „Every vessel that substantially goes to sea is a ship", also den Begriff des Seeschiffs festzustellen suchte, ging der Court of Appeal in einem Rechtsfall „The Mac" noch weiter, indem er, im Widerspruch mit dem Richter der Vorinstanz, Sir R. Phillimore, die Einschränkung auf Fahrzeuge, die in See gingen, und den Ausschluß von Schiffen mit nicht mehr als 15 Tons Tragfähigkeit, die für den Verkehr auf Flüssen und an der Küste bestimmt seien, für nicht gerechtfertigt erklärte. [1])

Die entstandenen Zweifel über die Auslegung der Begriffe „Ship" und „Boat" sind durch die neue Fassung der Merchant

---

so daß für die Haftung des Rheders nicht die Besonderheit der mit dem Schiffe verfolgten Erwerbsthätigkeit den entscheidenden Gesichtspunkt biete, sondern das Rechtsverhältniß, in welchem er zu dem Schiffe stehe, nämlich das des Eigenthümers.

Vergleiche dagegen die mehrfach angegriffene Entscheidung des R. G., Entsch. in Civilsachen Bd. 32, Nr. 37, S. 144, welche bei einem Zusammenstoß zwischen einem Fährdampfer und einem staatlichen Zolldampfer auf der Unterweser die Haftung des preußischen Fiscus für das Verschulden des Führers des Zolldampfers ablehnt, weil der Zolldampfer nicht als ein zum Erwerb dienendes Flußschiff anzusehen sei, und die irrevisible Bestimmung des § 39 des Hannoverschen E. G. die Bestimmungen der Art. 736—741 des H. G. B. nur auf den Eigenthümer eines ihm zum Erwerbe durch die Flußschifffahrt dienenden Schiffes beschränkt.

[1]) Kennedy, S. 50 und 51.

Shipping Act 1894, 57 und 58, Vict. Chap. 60 vom 25. Auguſt 1894, in Kraft getreten 1. Januar 1895 beſeitigt. Dieſelbe ſpricht jetzt in Section 546 von „any vessel".

Auch gegen Schiffe der einheimiſchen oder einer fremden Regierung, wie gegen Kriegsſchiffe, ſteht nach engliſch-amerikaniſchem Recht den Rettenden im Fall der Rettung ein Anſpruch auf Belohnung zu. Schwierigkeiten ergaben ſich aus der Frage der Zuſtändigkeit der Gerichte gegenüber Schiffen, für welche das Recht der Exterritorialität in Anſpruch genommen wurde, ſowie daraus, daß für ſolche Anſprüche auf Salvage lediglich das mit Arreſtirung der geretteten Gegenſtände beginnende und auf Durchfühung des Arreſtanſpruchs beruhende Verfahren „in rem" zuläſſig war. Die Merchant Shipping Act 1894, Sect. 555, hat den Fall eines freiwilligen Verzichts auf Ausübung des Retentionsrechts geregelt, ſo dass nunmehr die Arreſtirung keine weſentliche Vorausſetzung des Salvage-Anſpruchs iſt. [1])

---

§ 4. **Die Ladung.**

Das H. G. B. bezeichnet in Art. 742 neben dem Schiffe auch die Ladung als Gegenſtand der Rettung, und hierin ſtimmt mit dem H. G. B. auch das Binnenſchifffahrtsgeſetz in § 93 überein.

Die „Ladung" ſteht im Gegenſatz einmal zu dem Zubehör eines Schiffes, alſo nach Art. 443 H. G. B. allen zum bleibenden Gebrauch des Schiffes bei der Seefahrt beſtimmten Sachen, andererſeits zu den Reiſeeffecten, welche der Reiſende nach dem Ueberfahrtsvertrage an Bord zu bringen befugt iſt (Art. 673) und zu den ſonſtigen von dem Reiſenden an Bord gebrachten Sachen (Art. 674 und 675). Unter Ladung würden in erſter Linie diejenigen Gegenſtände, Güter, zu verſtehen ſein, welche Gegenſtand eines zur Beförderung mit dem Schiffe abgeſchloſſenen Frachtvertrages ſind; ebenſo ſolche Güter, welche etwa ohne Wiſſen des Schiffers zum Zwecke der Beförderung an Bord gebracht ſind. Aber neben dem Schiffszubehör, zu dem insbeſondere auch die

---

[1]) Vergl.: Marvin S. 132. Kennedy S. 61. Voigt, Mittheilungen aus der Seerechtspraxis englischer Gerichtshöfe in Goldschmidt's Zeitschr. f. d. g. H. R. Bd. 26, S. 519—523 und S. 523—526.

Schiffsboote gehören, neben Anker, Ankerketten, Kompaß, Log, Looth, etwaigen behufs Abgabe von Signalen wie zur Vertheidigung an Bord hefindlichen Kanonen, befinden ſich auf dem Schiff doch auch Proviant und Munition, die weder Theile des Schiffes noch Schiffszubehör ſind; ferner außer den Reiſeeffecten und ſonſtigen Sachen der Paſſagiere auch die zum perſönlichen Gebrauch des Schiffers und der Schiffsmannſchaft ſowie ſonſtiger auf dem Schiffe angeſtellter Perſonen (§ 3 der Seemannsordnung vom 27. December 1872) beſtimmten und dienenden, ihnen gehörigen Gegenſtände. Ebenſo werden bei einem zur Fiſcherei verwendeten Fahrzeuge nicht nur die Geräthſchaften, ſondern auch die etwa bereits gefangenen Fiſche als Ladung aufzufaſſen ſein.

Die hier zu erörternde Frage iſt, was hat man im Sinne der von der Bergung und Hülfeleiſtung in Seenoth handelnden Beſtimmungen des H. G B. unter Ladung zu verſtehen?

Während der Art. 742 H. G. B. von der Ladung ſpricht, ſprechen Art. 745, 746, 747. 748, 749 und 753 von geborgenen und geretteten Gegenſtänden, dagegen Art. 754 und 755 von Gütern.

Für die Rettung von Schiff und Ladung, ſei ſie Bergung oder Hülfeleiſtung, gebührt eine Belohnung. Für deren Berechnung iſt der Werth der geretteten Gegenſtände in Anſchlag zu bringen. An den geretteten Gegenſtänden beſteht ein geſetzliches Pfand- beziehungsweiſe Zurückbehaltungsrecht. Der Schiffer darf die Güter, ohne perſönlich verpflichtet zu werden, nicht ausliefern.

Es würde nun ein eigenthümliches Reſultat ſein, wollte man annehmen, daß der Rettungslohn außer von dem Schiff nur von der Ladung im engeren Sinne zu zahlen ſei, daß aber bei der Berechnung der Höhe die ſonſtigen nicht zur Ladung gehörigen Gegenſtände mit in Anſchlag zu bringen ſeien; daß an dieſen Gegenſtänden ein geſetzliches Pfandrecht beziehentlich Zurückbehaltungsrecht beſteht, obwohl für ihre Rettnng kein Rettungslohn beanſprucht werden kann; daß endlich, da das Verbot ſich nur auf Auslieferung der Güter erſtreckt, der Schiffer die ſonſtigen Gegenſtände, ohne perſönlich verpflichtet zu werden, ausliefern darf, obwohl daran ein Pfandrecht beſteht.

Die deutſche Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 erwähnt in § 16 die für das augenblickliche Bedürfniß der Mannſchaft und Paſſagiere erforderlichen Gegenſtände und beſtimmt, daß die Aus-

lieferung der geborgenen Gegenſtände, mit Ausnahme der ebengenannten, erſt nach Bezahlung oder Sicherſtellung der Bergungskoſten, einſchließlich des Bergelohns (Art. 753 H. G. B.) geſchehen dürfe.

Es wird alſo nicht etwa in Auslegung der bezüglichen Beſtimmungen des H. G. B. ausgeſprochen, daß von dieſen Gegenſtänden kein Bergelohn zu zahlen ſei, ſondern nur das nach Art. 753 H. G. B. eingeräumte Zurückbehaltungsrecht, und zwar wie aus dem Bericht der zur Vorberathung der Strandungsordnung von dem Reichstag niedergeſetzten Commiſſion hervorgeht, lediglich aus Humanitätsrückſichten beſeitigt. Bei einer bloßen Hülfeleiſtung in Seenoth trifft die Strandungsordnung bezüglich des Anſpruchs überhaupt keine Beſtimmung; bezüglich des Anſpruchs bei einer Bergung erkennt ſie indirect den Anſpruch auf Bergelohn auch für Rettung dieſer Gegenſtände, allerdings ohne das die Realiſirung desſelben ſichernde Zurückbehaltungsrecht, an.

In Wirklichkeit liegt, wenigſtens vom Standpunkt der Rettenden, auch kein Grund vor, die fraglichen Gegenſtände anders zu behandeln als Ladungsgüter, Ladung im engeren Sinne.

Die Folge einer anderweitigen Behandlung würde ſein, daß die vielleicht oft ſehr werthvollen Reiſe-Effecten der Reiſenden weniger Berückſichtigung bei einer Bergung finden, als die die Ladung des Schiffes bildenden eigentlichen Güter.

Das Handelsgeſetzbuch läßt erſichtlich nicht den Grundſatz gelten, daß Anſpruch auf Belohnung nur für Rettung ſolcher Gegenſtände gewährt wird, die, wenn in einem Havariegroſſe-Falle gerettet, bei Vertheilung des Schadens beitragspflichtig ſind. Bei der Havarie beſtimmt Art. 725 ausdrücklich: Zur großen Havarie tragen nicht bei: 1. die Kriegs- und Mundvorräthe des Schiffes. 2. die (Heuer und) Effecten der Schiffsbeſatzung, 3. die Reiſe-Effecten der Reiſenden.

Die Preußiſchen Motive Seite 316 bemerken, es ſei allgemeiner ſeerechtlicher Gebrauch, daß diejenigen Gegenſtände, die nicht des Handels wegen, ſondern zum perſönlichen Gebrauch der auf dem Schiff befindlichen Leute eingeſchifft worden ſeien, nicht beitragspflichtig ſeien.

Hätte es nun in der Abſicht der Verfaſſer des Handelsgeſetzbuches gelegen, die in Art. 725 genannten Gegenſtände auch von

der Verpflichtung, Berge- und Hülfslohn zu bezahlen, zu befreien, ſo hätte es nahe gelegen, ſolche Abſicht im Geſetz zum Ausdruck zu bringen. Da dies nicht geſchehen iſt, ſo darf als Abſicht des Geſetzgebers angenommen werden, daß, wenn er von Schiff und Ladung ſpricht, er unter dem Schiff das eigentliche, als zuſammengeſetzte Sache, als Geſammtbauwerk, deſſen Theile eng mit einander zuſammenhängen und weſentlich untrennbar ſind, erſcheinende Schiff,[1]) mit denjenigen Gegenſtänden, die rechtlich als Schiffszubehör erſcheinen, verſteht, während unter Ladung im weiteren Sinne alles dasjenige verſtanden wird, was das Schiff, abgeſehen von ſeinem Zubehör, in dem eintretenden Rettungsfalle in ſich getragen hatte, alſo außer der Ladung im engeren Sinne, alles, was nicht eigentliches Zubehör iſt, Kriegs- und Mundvorräthe, zum perſönlichen Gebrauch des Schiffers, der Schiffsmannſchaft und ſonſtigen Angeſtellten, und der Paſſagiere dienende Effecten und Sachen, Fiſchereigeräthſchaften und gefangene Fiſche. Indeß iſt dabei die Einſchränkung zu machen, daß diejenigen Gegenſtände, welche Schiffer, Schiffsmannſchaft und Reiſende bei ſich führen, d. h. während der Rettung in ihrem eigenen Gewahrſam haben und behalten, als nicht geborgen angeſehen werden können. Gegenſtände, welche ausſchließlich für den berechtigten Inhaber einen Werth haben, wie Schuldurkunden, Hypothekenſcheine, Wechſel, können bei Berechnung des Rettungslohnes nicht in Betracht kommen.

Ob und in welchem Umfange zu Gunſten der Schiffsbeſatzung und der Reiſenden in einzelnen Fällen oder regelmäßig von dem Recht auf Bergelohn kein Gebrauch gemacht wird, kommt, wenn es ſich um die Rechtsfrage handelt, nicht in Betracht.

Daß das deutſche Handelsgeſetzbuch bei dem Begriff der Ladung ein weiteres verſtanden haben muß, als die zum Transport beſtimmten Güter, möge noch an einem Beiſpiel näher erläutert werden. Ein Dampfer ſtrandet bald nach Antritt der Reiſe; er wird nicht wieder flott. Die für die Ausführung der Reiſe erforderlichen, einen bedeutenden Werth repräſentirenden Kohlen werden gerettet. Sie ſind weder Schiffszubehör, noch Ladung im engeren Sinne. Gleichwohl wird kein Bedenken beſtehen können, auch bezüglich ihrer den Rettenden Anſpruch zu gewähren, genau ebenſo,

[1]) R. O. H. G. Bd. 1, S. 191.

wie in dem Falle, daß die eigentliche Ladung des Dampfers aus Kohlen besteht.

Wollte man dagegen die Worte „Schiff und Ladung“ eng beschränken, also für Rettung solcher Gegenstände, die weder das eine, noch das andere sind, einen Anspruch auf Berge- und Hülfslohn nicht bewilligen, so müssen auf solche Rettung die Grundsätze des bürgerlichen Rechts Anwendung finden. Von diesen hängt es dann ab, wie weit neben Erstattung von Auslagen und Bezahlung von Arbeitslohn eine Belohnung im eigentlichen Sinne zu bewilligen ist. Ein solcher Dualismus liegt aber gewiß nicht im Sinne des Gesetzes.

Es ist zu bemerken, daß die vorstehenden Erörterungen lediglich das Verhältniß der Rettenden zu den geretteten Gegenständen betreffen. Da Bergung und Hülfeleistung einen wichtigen Fall der Havariegrosse-Vertheilung bilden, für diese aber bezüglich der aufgeführten Gegenstände besondere Grundsätze gelten, so ergeben sich daraus, daß dieselben für Bergung und Hülfeleistung in Anspruch genommen sind, besondere Rechtsverhältnisse.

Es mag auch hier von Interesse sein, die englisch-amerikanische Rechtsauffassung kennen zu lernen.

Die Merchant Shipping Act spricht nur von „Cargo“ als Gegenstand der Salvage.

Kennedy[1]) äußert sich dahin: „Cargo“ includes all merchandise on board the salved ship, to whomsoever it may belong. But it does not include, as far as regards the liability to arrest and contribution to salvage, the personal effects of the master or the crew, or such wearing apparel and personal effects of passengers, as are on their persons, or have been taken on shipboard for daily use during the voyage. A question as to such property of passengers was raised in „The Willem III“, and Sir R. Phillimore decided, that the wearing apparel of passengers and other effects carried by them for their daily personal use may be considered to be privileged. There appears, however, to be no legal principle for the exemption from arrest and contribution to salvage of such luggage and valuables as are not in daily use and are for the time in the custody of the ship and not of

[1]) Kennedy S. 52.

the passengers, although in practice these also are generally treated as exempt. If they are liable to claims for a general average contribution, one can see no reason in principle, why they should not also be liable to contribute to the recompense for salvage services; and it has lately been held in the United States District Court, Southern district of New-York, that such things should contribute to general average. In the case referred to, Brown, J., after elaborately reviewing the authorities and citing certain modern codes, concludes that by the general maritime law, aside from the provisions of recent codes, the only baggage exempt is apparel and such other articles as the passengers wear, with the usual changes for the voyage, and as they actually take with them for use, which are in that sense attached to their persons; not trunks delivered into the exclusive charge of the ship, which are neither in use nor in the passengers' possession during the voyage. The modern codes above cited differ as to the extent to which this exemption is allowed. When, as in this country, there is no statutory provision on the subject, and no adjudication, the omission of the luggage from assessment, beyond that actually in the possession of the passenger and in use on the voyage, must be regarded as a favour and courtesy to passengers, or as being a waiver for practical reasons, rather than a strict legal right to exemption under the general maritime law; unless, indeed, the practice not to detain and hold luggage for a general average adjustment were shown to have been so long settled and acted upon as to form one of the implied terms and conditions upon which passengers embark.

Aus demſelben Grunde lehnt Kennedy[1]) auch die Haftung der Schiffsproviſionen für Salvage-Anſprüche ab: Ship's provisions, according to the analogy of general average, would not be held to be liable to arrest for salvage.

Marvin[2]) bezeugt aus ſeiner langjährigen Thätigkeit als Judge of the District Court of the United States for the Southern District of Florida: In this district the wreckers have never demanded salvage upon the clothing or personal baggage of the master, crew, or passengers, nor upon the master's charts and instruments of navigation.

[1]) Kennedy, S. 53.

[2]) Marvin, § 123 S. 133

Bezüglich der Havarie-Vertheilung fpricht Arnould [1]) fich dahin aus: The general practice seems to be, that passengers' luggage does not contribute, though in principle it does not appear why, if of sufficient value to be brought into the contributory interest, it should not do so.

Die fkandinavifchen Seegefetze enthalten über diefe Frage ebenfalls keine befondere Beftimmung. Sie bezeichnen in § 224 als Gegenftand der Bergung ein verunglücktes oder gefährdetes Schiff oder deffen Ladung oder etwas, was zu einem folchen Schiffe oder feiner Ladung gehört hat. [2])

---

§ 5. Die Seenoth.

Damit die Beftimmungen des 9. Titels des 5. Buchs des H. G. B. Anwendung finden können, müffen fich Schiff und Ladung, die durch dritte Perfonen in Sicherheit gebracht oder durch Hülfe dritter Perfonen gerettet werden, in einer Seenoth befunden haben; denn in Art. 742, Abf. 1 findet fich die Befchränkung: „wenn in einer Seenoth ein Schiff . . . von dritten Perfonen an fich genommen" und in Art. 742, Abf. 2: „wird . . . ein Schiff . . . durch Hülfe dritter Perfonen aus einer Seenoth gerettet."

Der Begriff der Seenoth ift im deutfchen Handelsgefetzbuch nicht definirt. Die Merchant Shipping Act braucht den Ausdruck

---

[1]) Arnould, Marine Insurance, Vol. II. pag 472 (2 ed.).

[2]) Aehnlich wie Art. 725 des deutfchen H. G. B. haben auch die fkandinavifchen Seegefetze § 212 von der Pflicht, zur großen Havarei beizutragen, befreit:

1. Lebensmittel, Kohlen u. andere Mafchinenbedürfniffe nebft Kriegsvorräthen. 2 . . 3. Die Kleider und Reifebedürfniffe fämmtlicher an Bord befindlichen Perfonen, wie auch, was fie bei fich tragen.

Auch nach dem Seegefetze des Großfürftenthums Finland vom 9. Juni 1873 § 147, foll bei gemeinfamer Havarei zu beitragspflichtigem Eigenthum nicht gerechnet werden: Des Fahrzeugs Proviant und Munition, des Befehlshabers und der Befatzung Lohn und Heuer, ferner deren und der Paffagiere Kleider und Effecten, die nicht zur Ladung gerechnet werden können, ebenfo alles, was jemand bei fich trägt und felbft rettet.

Das portugiefifche Handelsgefetzbuch vom 28. Juni 1888 Art. 639 § 2, Borchardt, Nachtrag I. S. 178, beftimmt: Die Gebrauchs- und Kleidungsgegenftände, die Heuer der Seeleute, das Gepäck der Paffagiere, fowie die Kriegs-

„in distress“, der italienische Codice per la marina mercantile spricht von der „nave in pericolo di perdersi“. Die skandinavischen Seegesetze reden von: „förolyckadt eller nödställdt fartyg eller dess last,“ [1]) . . . beziehentlich von „Skib, der er forulykket eller stedt i Nöd, eller dets Ladning“,[2]) das niederländische H. G. B. Art. 560 spricht von der Hülfe, die den aus der Noth geretteten Schiffen oder Gütern geleistet worden ist. Das neue portugiesische H. G. B. vom 28. Juni 1888 hat keinen allgemeinen Begriff, sondern zählt nur einzelne Arten der Rettung auf.

Seenoth ist nicht identisch mit Seeunfall. Der Seeunfall bezeichnet ein Ereigniß, die Seenoth einen Zustand. Es kann aus einem Seeunfall eine Seenoth hervorgehen, aber auch ohne, daß ein Seeunfall vorausgegangen ist, können doch die Voraussetzungen einer Seenoth vorliegen. Geräth z. B. ein Schiff während der Seefahrt an einer Sandbank auf Grund, so ist schon die bloße Berührung des Grundes für einen Seeunfall zu halten, weil, sobald ein Aufstoßen erfolgt ist, die Gefahr des Strandens im Bereich der Möglichkeit liegt; darauf, ob eine Beschädigung des Schiffskörpers die Folge des auf Grund Gerathens gewesen ist, kommt es nicht an; schon jede durch eine äußere Störung eintretende Unterbrechung des regelmäßigen Verlaufs der Fahrt eines Seeschiffs stellt einen Seeunfall dar.[3])

Eine solche Berührung des Grundes kann zu einer Seenoth führen, wenn nämlich einmal die Folge derselben eine erhebliche Beschädigung des Schiffes ist, oder andererseits auch ohne erhebliche Beschädigung des Schiffskörpers das Schiff in Folge der-

---

und Mundvorräthe in der für die Reisen nothwendigen Quantität nehmen, auch wenn sie durch Beitrag bezahlt worden sind, keinen Theil and em beitragenden Capital.

Das argentinische Handelsgesetzbuch vom 5. October 1889, Art. 1342, Borchardt, Nachtrag II. S. 290.: Die Kriegsmunitionen und Mundvorräthe des Schiffes, das Gepäck des Kapitains, der Leute, der Mannschaft und der Passagiere, tragen im Falle des Seewurfs oder einer anderen gemeinschaftlichen Havarie nicht bei.

Endlich bestimmt der Entwurf des Handelsgesetzbuches für Japan, Art. 989, Roesler, S. 25: Die Kriegs- und Mundvorräthe des Schiffes, der Lohn und die Effecten der Schiffsbesatzung und die Effecten der Reisenden tragen zur großen Havarie nicht bei, werden jedoch im Falle ihres Verlustes oder ihrer Beschädigung von den übrigen Beitragspflichtigen vergütet.

[1]) Schwedisches Seegesetz, § 224.

[2]) Norwegisches und Dänisches Seegesetz, § 224.

[3]) Entscheidungen des Oberseeamts, Bd. 3, S 101 und 496.

selben so fest geräth, daß es nicht wieder abkommen kann, daß nicht nur der regelmäßige Verlauf der Fahrt unterbrochen, sondern die Fortsetzung derselben unmöglich gemacht wird.

Es ist nun von Wichtigkeit, den Begriff der Seenoth festzustellen, weil, abgesehen von Bergungen, die nach den Bestimmungen der Strandungsordnung auch außerhalb der Seenoth vorkommen können, ein wesentlicher Unterschied besteht zwischen Hülfeleistungen, die in einer Seenoth, und solchen, die außerhalb einer Seenoth vorgenommen werden. Ein Schiff, das auf seine Segel angewiesen ist, kann, um bei widrigem Winde einen Hafen zu erreichen, die Hülfe eines Dampfschiffs zum Schleppen in Anspruch nehmen; aber es liegt eine Hülfeleistnng in Seenoth dann wenigstens nicht vor, wenn das Schiff in der Lage sein würde, den Eintritt günstiger Winde abzuwarten. Die Thätigkeit des schleppenden Schiffes kann in beiden Fällen, sowohl, wenn das Schiff günstigere Winde abwarten könnte, wie wenn dies nicht der Fall ist, genau dieselbe sein; aber sie wird in dem einen und dem anderen Falle verschieden zu beurtheilen sein.

Die Seenoth steht begrifflich im Gegensatze zu einem Nothzustande, der auf dem Lande oder auf einem von allen Seiten von Land umgebenen Binnengewässer eintreten kann.

Tritt auf dem Lande oder auf einem von Land umgebenen Binnengewässer durch die Gewalt elementarer Ereignisse ein Nothzustand ein, welcher durch die zunächst davon Betroffenen nicht beseitigt werden kann, so sind, wenigstens in civilisirten, angebauten Gegenden der Staat und seine Organe, beziehentlich die in der Nähe befindlichen Privatpersonen bemüht, die Noth zu beseitigen oder doch in ihren Wirkungen abzuschwächen; es bedarf in der Regel keiner besonderen Vergütung, um zu solchem werkthätigen Einschreiten zu veranlassen, die Interessensolidarität treibt von selbst dazu, zu helfen, wenn Hülfe erforderlich ist.

Anders stellt sich die Sache auf dem Meere, hier herrscht im Allgemeinen das Princip der Isolirung; ein Jeder ist auf sich allein angewiesen; das Schicksal des Anderen berührt ihn gar nicht, oder nur indirect. Die Gefahr, die einem Schiff, seiner Ladung und den auf dem Schiffe befindlichen Menschenleben droht, wird von Anderen nicht immer bemerkt, in ihrer Bedeutung erkannt, und selbst wenn sie bemerkt und erkannt wird, nicht immer bereitwilligst beseitigt.

Auf der anderen Seite können aber wegen dieser Isolirung an sich weniger bedeutende Ereignisse von schwerwiegender Bedeutung werden; die Beschädigung eines Theils eines Schiffes kann, da jeder einzelne Theil für das Ganze seine Bedeutung hat, sich als eine erhebliche Beschädigung des Ganzen herausstellen.

Daher ist es von größter Wichtigkeit, daß einmal das in Gefahr befindliche Schiff durch die von Dritten geleistete Hülfe aus dem die Gefahr steigernden Zustand der Isolirung befreit wird, sodann, daß solche Hülfe so rechtzeitig erfolgt, daß die vorhandene Gefahr nicht zu einer weiteren Schädigung beziehentlich zu einem Verlust der gefährdeten Gegenstände führen kann.

Dem egoistischen Moment, unbekümmert um die Gefahr, in welcher Andere und das Eigenthum Anderer schweben, nur den eigenen Interessen nachzugehen, wird dadurch entgegengetreten, daß für die der Errettung des Eigenthums Anderer gewidmete Thätigkeit eine Belohnung in Aussicht gestellt wird, welche neben dem Ersatz für thatsächliche Aufwendungen eine Prämie für die Bereitwilligkeit zu helfen und die mit der Hülfe verbundene eigene Gefahr darstellen soll.

Durch diesen besonderen Charakter der Belohnung unterscheidet sich die für die Errettung eines Schiffs und seiner Ladung aus einer Seenoth gewährte Vergütung von der gewöhnlichen Vergütung für geleistete Dienste.

Wir werden den Begriff der Seenoth am richtigsten erkennen, wenn wir die Thätigkeit näher erörtern, die zu einem Anspruch auf die als Berge- oder Hülfslohn bezeichnete Vergütung führt.

Das Handelsgesetzbuch stellt der „Seenoth" ein „In Sicherheit bringen", sowie ein „Retten" gegenüber. Darin liegt, daß der Zustand des Schiffs und der Ladung, die in Sicherheit gebracht oder gerettet werden, ein unsicherer, ein der Rettung bedürftiger war.

Die Sicherheit des Schiffes besteht, da seine Bestimmung ist, den Verkehr zwischen zwei Häfen zu vermitteln, sofern es nicht, wie bei der Fischerei, zu seinem Ausgangspunkt zurück zu kehren bestimmt ist, darin, daß es die angetretene Reise glücklich zurück zu legen, den Bestimmungshafen, eventuell wenigstens den Ausgangs- oder einen sonstigen Hafen zu erreichen im Stande ist.

Bei einem gut gebauten und ausgerüsteten, wohlbemannten und umsichtig geführten Schiffe läßt sich zunächst annehmen, daß es im Stande ist, soweit nicht übergewaltige elementare Ereignisse hindernd in den Weg treten, den das Ziel der Reise bildenden oder doch einen sonstigen Hafen sicher zu erreichen. Treten nun Umstände ein, die das Erreichen des Hafens als zweifelhaft erscheinen lassen müssen, die die Besorgniß erwecken, daß Schiff und Ladung oder das eine oder das andere verloren gehen, so tritt das Schiff in den Zustand der Unsicherheit. Diese Besorgniß kann eine mehr oder weniger gesteigerte sein; sie kann so groß sein, daß der Schiffer und die übrige Besatzung den Untergang des Schiffes vor Augen sehen; sie kann begründet oder nicht begründet sein; sie kann nur für den Fall begründet erscheinen, daß neben den bereits eingetretenen Umständen noch in näherer oder fernerer Zukunft andere Umstände mit größerer oder geringerer Wahrscheinlichkeit eintreten können, welche einen Verlust des Schiffes und oder der Ladung oder eines Theiles derselben befürchten lassen.[1])

So lange die bereits eingetretenen Umstände noch durch die auf dem Schiffe befindlichen Personen, wenn auch unter gesteigerter Aufbietung der Kräfte beseitigt oder wirkungslos gemacht werden können, oder so lange noch begründete Aussicht vorhanden ist, daß eingetretener Schwierigkeiten unerachtet der Hafen erreicht werden kann, liegt eine eigentliche Seenoth nicht vor. In solchem Falle mag der größeren Sicherheit oder der größeren Beschleunigung wegen Hülfe Dritter gesucht oder angenommen werden; allein eine Seenoth ist nur dann anzunehmen, wenn die Hülfe Dritter durch die Umstände nothwendig und geboten erscheint, um verhängnißvolle Folgen für Schiff und Ladung abzuwenden, weil die eigenen Kräfte des Schiffs und seiner Besatzung zu einer Ueberwindung der Gefahr nicht ausreichend sind.

Indessen ist hierbei zu untersuchen, ob, um eine Handlung als Bergung oder Hülfeleistung in Seenoth erscheinen zu lassen, es ausreichend ist, wenn der Führer beziehentlich die Besatzung des

---

[1]) Hans. O. L. G. Urtheil vom 27. September 1890 in Sachen Vereinigte Bugsir-Dampfschiffgesellschaft gegen den Kaufmann Jean Hintze u. s. w. Barkschiff „J. C. Julius“, im Gegensatz zum L. G. Hbg. Urtheil vom 13. November 1889, welches eine unmittelbare, Schiff oder Ladung bedrohende Gefahr als Voraussetzung bezeichnet. Uebereinstimmend Hbg. L. G. Urtheil vom 4. Juni 1889. H. G Z. 1890, Nr. 96, S. 261.

Hülfe annehmenden Schiffes die Lage desselben für so bedenklich ansahen, daß es ohne Hülfe den Hafen nicht werde erreichen können, oder ob die thatsächliche Lage eine solche sein mußte, daß Hülfe geboten war, mit anderen Worten: Ist die subjective Auffassung bei Annahme der Hülfe, oder die objective nach Leistung derselben entscheidend?

Unserer Ansicht nach muß es ausreichen, daß auf Grund eingetretener Umstände der Führer beziehentlich die Besatzung des Hülfe annehmenden Schiffs sich gewissenhafter Weise der Annahme hingeben durfte, daß die Lage der Sache die Annahme von Hülfe rechtfertige. Eine mathematisch genaue Abwägung der Wahrscheinlichkeiten, die für und gegen die Annahme einer Hülfe sprechen, ist einmal kaum möglich, andererseits müßte ein gewissenhafter Führer trotz der dem Schiff und der Ladung durch Annahme der Hülfe erwachsenden Opfer doch im Zweifelsfalle sich für Annahme von Hülfe entscheiden. Gewiß können die Abwägungen sich hinterher als unzutreffend erweisen, aber es liegt eben in der Natur der Seefahrt, daß sich nicht mit Sicherheit vorher sagen läßt, wie lange z. B. ein Sturm anhalten, wie lange ein beschädigtes Schiff den Angriffen der Elemente Stand halten kann.

Es kommt sonach auch nicht darauf an, ob die Gefahr, zu deren Abwendung die Hülfe Dritter angenommen wird, sich als eine Schiff und Ladung unmittelbar bedrohende darstellt, also nicht darauf, ob der Verlust von Schiff und Ladung durch Untergang oder Stranden oder ein größerer Schaden die augenblickliche Folge des gefahrbringenden Zustandes ist; vielmehr ist es als ausreichend anzusehen, wenn auch nur die mittelbare Folge des gefahrbringenden Zustandes durch den voraussichtlichen Eintritt weiterer Ereignisse der Verlust oder die erhebliche Beschädigung von Schiff und oder Ladung ist, vorausgesetzt, daß diese Folge durch die alleinige Thätigkeit der auf dem Schiffe vorhandenen Personen und durch die ihnen zu Gebote stehenden Hülfsmittel nicht voraussichtlich abgewendet werden kann.

Sobald diese Gefahr beseitigt ist, hört auch die Seenoth auf. Die Thätigkeit Dritter, welche sich bis zu diesem Zeitpunkt als Hülfeleistung in Seenoth dargestellt hat, verliert von diesem Zeitpunkt ab diesen Charakter, wenngleich damit der Anspruch auf eine Vergütung für die weitere Thätigkeit nicht erlischt. Ist z. B.

ein Schiff aus offener See, wo es sich in Seenoth befand, in die Mündung des Flusses gebracht, und nun die Gefahr des Verlustes oder erheblicher weiterer Beschädigung beseitigt, so gelten die Schleppdienste eines anderen Schiffs, die bis dahin eine Hülfeleistung in Seenoth darstellten, für das etwaige weitere, von dem nunmehr in Sicherheit befindlichen Schiffe gewünschte Schleppen in den flußaufwärts belegenen Hafen, nicht mehr als Hülfeleistung in Seenoth, sondern als gewöhnliche Schleppdienste.

Die Seenoth braucht, wie oben bereits bemerkt wurde, nicht nothwendig auf einen Seeunfall zurückgeführt werden. Wenn einem Dampfer auf der Reise der Feuerungsvorrath ausgegangen ist, und er in Folge dessen sich selbst nicht fortbewegen kann, so befindet er sich in Seenoth, da er bei stürmischem Wetter der Gefahr des Strandens ausgesetzt ist.

Die Hülfe, die ihm durch Bugsiren abseiten eines anderen Schiffes geleistet wird, stellt sich als Hülfeleistung in Seenoth dar.[1]

Würde der Dampfer indeß noch in der Lage sein, mittels seiner Segel den Hafen zu erreichen oder nach irgend einer anderen sicheren Stelle zu gelangen, ohne fremde Hülfe in Anspruch zu nehmen, so würde keine Seenoth für ihn vorliegen, und etwa geleistete Schleppdienste würden nur als solche zu vergüten sein. Indeß ist im letzteren Fall vorauszusetzen, daß die Umstände das Erreichen des Hafens oder einer anderen sicheren Stelle mindestens wahrscheinlich erscheinen lassen.

In den weitaus meisten Fällen wird dagegen ein eigentlicher Seeunfall die Ursache der Seenoth bilden.

Das Schiff kann auf die Küste, eine Sandbank, auf Klippen getrieben sein und festsitzen. Dieser Thatbestand bedeutet an sich noch keine Seenoth. Denn es bleibt die Möglichkeit, daß das

---

[1]) Solche Fälle betreffen zwei Entscheidungen:

1. Des Hamburgischen Handelsgerichts vom 19. Januar 1857 in Sachen Gebr. Schiller & Co. als Correspondentrheder des Hamburger Dampfschiffs „Pollux" gegen die Harburg-Englische Dampfschiffs-Gesellschaft als Rhederei des Hannoverschen Dampfschiffs „Lütcken", abgedruckt im „Freischütz", Handelsgerichtliche Zeitung (Zeitungsausschnitte) Nr. 297.
2. Des L. G. Hamburg und des Hans. O. L G. vom 8. October 1888 und 22. Januar 1889 Dampfer „Maranhenze" gegen Dampfer „Palermo", A. Z. H. IV. 182/88, abgedruckt bei Octavio Schröder, „Das Seeschiff auf der Elbe", Hamburg 1890, S. 31.

Schiff durch eigene Maschinenkraft, durch Leichterung, durch das in regelmäßiger Folge von Ebbe und Fluth eintretende Steigen des Wassers wieder frei kommen und seinen Cours fortsetzen oder einen anderen Hafen erreichen kann. Erst wenn sich diese Mittel als ungenügend herausgestellt haben, kann man von einer Seenoth reden, weil bei einem längeren Festsitzen die Gefahr des Verlustes für Schiff und Ladung begründet ist. Indeß kann die Beschaffenheit der fraglichen Stelle, an welcher das Schiff festzusitzen kam, eine solche sein, daß schon durch das Festgerathen augenblickliche Gefahr begründet ist, deren nachtheilige Folgen nur durch ein sofortiges hülfreiches Eingreifen Dritter abgewendet werden können, z. B. wenn an der fraglichen Stelle sogenannte Mahlsände sind, durch welche sich um das festsitzende Schiff herum Sandwälle bilden, oder wenn das Schiff mit einem Theil auf einen höher gelegenen Punkt gerathen ist, sodaß bei Ablaufen des Wassers ein Kentern des Schiffs zu befürchten steht.

Es kann demnach das Abbringen des festgerathenen Schiffes je nach den Umständen als Hülfeleistung in Seenoth oder als eine außergewöhnliche Schleppthätigkeit aufgefaßt werden.

Die Fortschaffung der Ladung aus einem festgerathenen Schiff kann je nach den Umständen als eine Bergung beziehentlich Hülfeleistung in Seenoth oder als eine einfache Dienstleistung erscheinen.

Das Schiff als solches kann sich in Seenoth befinden, während für die Ladung eine Seenoth noch nicht besteht. Solche Fälle, in denen sich die Ladung in Seenoth befindet, sind die von dem niederländischen Wetbook van Koophandel Art. 562 und von dem neuen portugiesischen Handelsgesetzbuch Art. 681 aufgeführten: wenn Güter geborgen werden aus Schiffen, die in der Brandung oder auf dem Strande sitzen und sich in solcher Gefahr befinden, daß sie nicht mehr als ein Platz angesehen werden können, welcher zur Aufbewahrung der Güter oder zum Aufenthalt der Schiffsmannschaft Sicherheit bietet, ferner wenn Güter aus wirklich zertrümmerten Schiffen geborgen werden. [1])

Dagegen liegt keine Seenoth für die Ladung vor, wenn, obwohl das Schiff selbst nicht ohne Hülfe abzubringen ist, doch die

[1]) So der Wortlaut des Art. 562 des niederländischen H. G. B., mit dem der Wortlaut des Art. 681 des portugiesischen nach der Ueberſetzung von Borchardt fast genau übereinstimmt. Borchardt Bd. 3, S. 737 und Nachtrag I S. 186.

Fortſchaffung der Ladung aus demſelben noch ebenſogut durch die Schiffsbeſatzung vorgenommen werden könnte oder das längere Verbleiben der Ladung im Schiff für die Ladung nicht gefahrdrohend ſein würde.

Doch kehren wir zum Schiff zurück. Das Schiff kann durch Wind und Wellen leck geſprungen ſein und Waſſer gezogen haben. So lange die Beſatzung im Stande iſt, durch Arbeiten an den Pumpen das vorhandene Waſſer aus dem Schiffsraum herauszupumpen, und durch Beſeitigung des Lecks das Schiff wieder dicht zu machen, kann von einer Seenoth des Schiffes nicht die Rede ſein. Aber wenn die Beſatzung erſchöpft iſt, oder wenn das Leck ſo erheblich iſt, daß vorausſichtlich auch die angeſtrengteſte Arbeit der Beſatzung nicht im Stande ſein würde, das allmähliche Sinken des Schiffes zu verhindern, liegt Seenoth vor, und die geleiſtete Hülfe erſcheint als Hülfeleiſtung in Seenoth. Sie kann je nach den Umſtänden in verſchiedener Weiſe geleiſtet werden, dadurch, daß das Schiff, deſſen eigene Fortbewegungskraft gehemmt iſt, in beſchleunigter Weiſe an einen ſicheren Ort gebracht, beziehentlich auf den Strand geſetzt wird, daß das Leck durch fremde Hülfe verſtopft, daß das Waſſer durch friſche Kräfte ausgepumpt wird.

Eine Seenoth kann für ein Schiff dadurch entſtehen, daß die für den Lebensunterhalt der Beſatzung erforderlichen Lebensmittel erſchöpft ſind, daß die Beſatzung durch Krankheit oder Tod die Möglichkeit, das Schiff zu dirigiren oder die nothwendigen Befehle auszuführen, verloren hat. So lange dieſe Mängel lediglich die Ausführung der Reiſe erſchweren, liegt noch keine Seenoth vor; ſie tritt ein, wenn die Ausführung unmöglich wird. Die Hülfe kann alsdann dadurch geſchehen, daß das Schiff mit friſchen Lebensmitteln verſehen wird, beziehentlich daß andere Perſonen die Leitung deſſelben oder die Ausführung der erforderlichen Arbeiten übernehmen.

Ferner kann durch Beſchädigung weſentlicher Theile des Schiffs eine Seenoth für dasſelbe entſtehen, wenn der Schaden durch die Beſatzung ſelbſt nicht gebeſſert werden, und ohne ſolche Beſſerung das Schiff den Hafen oder einen ſonſtigen ſicheren Platz nicht erreichen kann. Dazu gehören Beſchädigungen der Maſchine eines Dampfſchiffs; es iſt hierbei gleichgültig, ob die entſtandenen Fehler entdeckt, aber gleichwohl nicht beſeitigt werden können,

oder ob infolge mangelnder technischer Bildung die Entdeckung des bei einiger Fähigkeit zu beseitigenden Fehlers nicht stattfindet. Die Seenoth liegt eben darin, daß die vorhandene Besatzung nicht im Stande ist, das Schiff in Sicherheit zu bringen, ohne Rücksicht darauf, ob physische oder intellectuelle Mängel bei der Besatzung vorliegen. [1])

Es gehören hierzu ferner Verluste von Segel und Masten bei einem Segelschiff, Beschädigung oder Verlust der Steuervorrichtung bei Dampf- und Segelschiffen, Bruch der Schraube eines Dampfschiffs. Die Möglichkeit der Errichtung von Nothmasten schließt das Vorhandensein der Seenoth nicht aus, wenn solche nicht vollen Ersatz für die zerbrochenen Masten liefern können.

Ein völlig manövrir- und steuerunfähig gewordenes Schiff befindet sich stets in Seenoth. Solche Manövrirunfähigkeit kann auch dadurch eintreten, daß die im Schiffsraum befindliche Ladung überschießt, und dadurch eine Schlagseite entsteht, die die Benutzung des Steuerruders unmöglich macht. Aber das Vorhandensein solcher Schlagseite bedeutet erst dann eine Seenoth, wenn die Beseitigung derselben durch die Schiffsbesatzung unmöglich ist.

Eine Seenoth kann die unmittelbare Folge des Zusammenstoßes von zwei oder mehreren Schiffen sein, wenn die Gefahr des Verlustes eines derselben alsbald nach dem Zusammenstoße hervortritt. Andererseits können die verderblichen Folgen auch erst späterhin erkannt werden oder auch ganz ausbleiben. Auch hier kommt es auf die Umstände an, wie weit dieser sich zunächst als Seeunfall darstellende Zusammenstoß zu einer wahren Seenoth führt.

Ein auf einem Schiffe ausbrechendes Feuer kann auf die besonderen Gefahren der Seereise, somit auf einen Seeunfall zurückzuführen sein, wenn z. B. die Ladung durch Erhitzung in Brand geräth, es kann aber ebensowohl durch Unvorsichtigkeit im Umgehen mit brennenden Gegenständen entstehen. Auf die Entstehungsursache kommt es nicht an; maßgeblich für das Vorhandensein einer Seenoth ist nur, ob die Besatzung des Feuers

---

[1]) Hans. O. L. G. 12. Mai 1885. Urtheil in Sachen Bugsirgesellschaft Union zu Bremerhaven gegen Capt. Gellermann vom deutschen Dampfer „Nowgorod", Stettin. H. G. Z. 1885 Nr. 101, S. 257. Seuffert Archiv Bd 40, Nr. 307.

allein Herr werden kann, oder ob ſie zwecks Löschung des Feuers fremder Hülfe bedarf.

Seenoth kann ferner vorhanden ſein bei Andrängen von Eismaſſen, wenn die Gefahr vorliegt, daß die Eismaſſen das Schiff zerdrücken oder durchſchneiden; vorausgeſetzt muß indeß hierbei werden, daß das Schiff den Eismaſſen nicht aus dem Wege gehen kann. Es genügt alſo nicht, daß das Schiff durch die Eismaſſen hindurch muß, um ſeinen Beſtimmungsort zu erreichen, ſondern es iſt erforderlich, daß das Schiff auf andere Weiſe als durch Annahme fremder Hülfe überhaupt nicht in Sicherheit gelangen kann.[1])

Endlich kann auch durch Meuterei der Schiffsbeſatzung eine Seenoth entſtehen, deren Beſeitigung durch fremde Hülfe als Hülfeleiſtung in Seenoth erſcheint. Auch hier kommt es darauf an, ob die Meuterei einen ſolchen Umfang angenommen hat, daß der Schiffer nicht mehr im Stande iſt, ſich mit Aufbietung der ihm zu Gebote ſtehenden geſetzlichen Mittel Autorität zu verſchaffen.

Es iſt bereits im Vorſtehenden darauf hingewieſen worden, daß auch bei gewiſſenhafter Abſchätzung der Umſtände Irrthümer darüber vorkommen können, ob der Zuſtand des in Gefahr befindlichen Schiffes ein derartiger ſei, daß ohne fremde Hülfe Schiff und Ladung nicht in Sicherheit gebracht werden können; die Entſcheidung müßte dahin getroffen werden, daß ſelbſt, wenn ſich nachträglich zeigt, daß die Beſorgniß eine unbegründete war, doch der Charakter der Hülfe als einer Hülfe in Seenoth dadurch nicht beeinträchtigt wird.

Neben dem Irrthum über den Zuſtand des Schiffes kann nun auch ein Irrthum darüber vorhanden ſein, ob die eigenen Hülfskräfte ausreichen oder nicht. Auch dieſer Irrthum kann, wenn einmal fremde Hülfe in Anſpruch genommen worden iſt, dieſer Hülfe den Charakter einer Hülfe in Seenoth nicht nehmen. Objectiv gleichbedeutend muß es nun aber ſein, ob die Schiffsbeſatzung ſich irrthümlicher Weiſe für nicht fähig hält, ohne fremde Hülfe Schiff und Ladung in Sicherheit zu bringen, oder ob ſie in Verſäumung ihrer dienſtlichen Pflicht, ſelbſt alle Kräfte für Erhaltung von Schiff und Ladung anzuſtrengen, den Schiffer genöthigt hat, fremde Hülfe anzunehmen. Die Gefahr, welche der Hülfe den Stempel einer Hülfeleiſtung in Seenoth aufdrückt, liegt darin, daß

[1]) H. G. Z. 1889 Nr. 5, S. 10.

objectiv das Schiff und die Ladung ohne die Hülfe Dritter nicht in Sicherheit gebracht werden.

Es bleibt noch die Frage zu erörtern, ob für den Begriff der Seenoth es erforderlich ist, daß der gefahrbringende Zustand das Schiff befällt, so lange es noch auf offener See ist, noch in Seefahrt begriffen ist. Im Gegensatz zu dem in der ersten Berathung des H. G. B. Buch V gefaßten Beschluß, eine Bergung oder Hülfeleistung in Seenoth nur dann anzunehmen, wenn auf offener See ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder theilweise geborgen oder gerettet werden — Protokolle S. 2812, 2827 und 2828, wurde in zweiter Berathung der Passus „auf offener See" mit der Motivirung gestrichen, Bergungs- und Hülfeleistungsdienste würden nicht minder auf einem Strom oder auf dem Reviere oder an der Küste, als auf offener See geleistet; in der Fassung des Beschlusses der ersten Berathung würde also eine unzulässige Beschränkung liegen.

Wie bei einem Seeschiffe unter Seefahrt auch derjenige Theil der Reise zu verstehen ist, der noch innerhalb eines Flußreviers ausgeführt wird, sofern nur die Fahrt selbst sich als Seefahrt darstellt, so ist in analoger Weise der Begriff Seenoth ausgedehnt worden, auf einen solchen Zustand beziehungsweise solche Ereignisse, welche ein Seeschiff auf dem zwischen dem Hafen und der offenen See belegenen Theile eines Stromes betreffen.

Die Frage ist eingehend erörtert worden in einem Rechtsfalle: H. C. Stülcken gegen Pearson & Langnese für sich und in Vertretung des Capitäns Lishman, Dampfschiff „Otter",[1]) aus einer Zeit, als zwar der Entwurf des Handelsgesetzbuches abgeschlossen war, aber vor Einführung desselben in Hamburg als Gesetz. Den Entscheidungen liegt nicht das H. G. B. zu Grunde, sondern das vor Erlaß desselben in Hamburg geltende Recht, obwohl zur Zeit der Urtheilsfällungen die Einführung des H. G. B.'s bereits erfolgt war.

Das See-Dampfschiff „Otter" war in Folge einer Uebersegelung am 25. October 1865 bei Blankenese auf der Elbe gesunken. Der Kläger, ein Schiffsbaumeister, wurde von dem die Geschäfte des Dampfschiffs „Otter" besorgenden Schiffsmakler beauftragt, mit Leuten und Material so rasch als möglich sich von Hamburg nach Blankenese

[1]) H. G. Z. 1866, Nr. 38, S. 279—303. Kierulff, Sammlung 1866. S. 510—521.

zu begeben und die „Otter“, wenn möglich, aus dem Grunde zu heben und zu bergen und zur Reparatur nach Hamburg zu bringen.

Der Kläger unterzog ſich der ihm aufgetragenen Arbeit, führte dieſelbe unter außerordentlichen Anſtrengungen für ſich und ſeine Leute mit großem Geſchick aus, ſo daß es gelang, das Schiff und die Ladung zu retten.

Der Proceß drehte ſich um die Frage, ob eine Schiffs-reparatur vorliege, die nach den Grundſätzen des bürgerlichen Rechts über Locatio conductio operis zu entgelten ſei, oder um eine den Grundſätzen über Bergung und Hülfeleiſtung entſprechend zu beurtheilende Hülfeleiſtung.

Das Handelsgericht nahm an, es handele ſich keineswegs um eine Schiffs-Reparatur, ſondern um die Rettung eines werthvollen Schiffs mit ſeiner Ladung aus einer äußerſten Gefahr, und ſprach dem Kläger eine unter Berückſichtigung der Umſtände reichlich bemeſſene Summe zu.

Das Obergericht ſpricht in ſeinen Entſcheidungsgründen aus, es könne von einer dem Dampfſchiff „Otter“ geleiſteten Nothhülfe im ſeerechtlichen Sinne erſichtlich keine Rede ſein, und demnach könnten die auf ſolchen Fall zur Anwendung kommenden Grundſätze nicht maßgebend ſein, vielmehr es ſich nur um eine liberale Vergütung der Arbeiten und außerordentlichen Anſtrengungen handeln.

Dagegen nahm das Lübiſche Oberappellationsgericht an, daß hier ein Fall der Rettung eines Schiffes nebſt Ladung aus wirklicher Seenoth vorliege. Ein Fall der Nothhülfe ſei immer dann vorhanden, wenn ein Schiff mit oder ohne Ladung auf der Fahrt aus einer daſſelbe bedrohenden, von der Schiffsbeſatzung allein nicht mehr abzuwendenden Gefahr befreit werde. Ob die Gefahr auf der See oder auf einem Strome ſich ereigne, ſei gleichgültig; ebenſowenig komme darauf etwas an, ob das Schiff aus der Gefahr des Strandens oder Sinkens gerettet ſei, oder ob es ſchon geſtrandet oder geſunken war, vorausgeſetzt, daß das längere Verbleiben deſſelben in dieſer Lage ohne ſchleunige Hülfe es mit einem größeren Schaden oder völligem Untergang bedrohe.

Ohne beſondere Unterſuchung der Frage, ob auf einem Fluſſe von einer Seenoth die Rede ſein könne, iſt ein nach ſeerechtlichen Grundſätzen zu beurtheilender Hülfslohn-Anſpruch von den Ham-

burgischen Gerichten in einer Reihe von Fällen anerkannt, in denen die gefährliche Lage des Schiffes beziehentlich der Ladung im Stromreviere bestand. So durch Urtheil des Hamburgischen Handelsgerichts vom 13. Juli 1865[1]) in Sachen Dr. Hartmann subst. nomine u. s. w. gegen Capt. Mylius vom Dampfer „Prompt". Ein englischer Dampfer war auf der Elbe unweit der Lühe bei starkem Eisgang auf Grund gerathen. Die Klage der zur Hülfe angenommenen Personen gründete sich auf Versprechen einer bestimmten Vergütung und Nothhülfe. Unter Anerkennung der Anwendung seerechtlicher Grundsätze wurde das Versprechen für bindend erachtet, da ein erhebliches Uebermaß nicht vorliege.

Ferner wurde in einem Urtheil des Handelsgerichts vom 29. April 1872[2]) in Sachen Dr. Sieveking m. n. gegen Capt. Bailey vom englischen Schiffe „Star of India" Hülfeleistung in Seenoth angenommen, als aus einem auf der Elbe liegenden beschädigten, von einem Theil der Besatzung bereits verlassenen Seeschiffe durch Dritte Ladung gelöscht worden war, welche, wenn die Hülfe nicht geleistet worden wäre, zwecks Leichterung des Schiffes hätte über Bord geworfen werden müssen.

Sodann wurden in einem Urtheil des Handelsgerichts vom 9. December 1875[3]) in Sachen Vereinigte Bugsir-Dampfschiff-Gesellschaft gegen Dr. Sieveking m. n. auf ein Seeschiff, welches auf der Elbe bei der Mündung der Oste auf Grund gerathen war, die seerechtlichen Grundsätze angewendet; das Vorhandensein einer Hülfeleistung in Seenoth wurde hier aus dem Grunde verneint, weil eine Gefahr nicht vorliege, und auf einen über einen Bugsirdienst geschlossenen Vertrag nicht Art. 743, sondern Art. 286 H. G. B. Anwendung finde.

In einem Urtheil des Hanseatischen Oberlandesgerichts vom 17. November 1888[4]) in Sachen Franz Schwalbe gegen Capt. Suhr und H. G. Deetjen, Deutsches Barkschiff „Otilde", wurden alle Voraussetzungen einer Hülfeleistung in Seenoth als vorliegend anerkannt: Ein bei Glückstadt auf der Elbe vor Anker liegendes Schiff war durch Eismassen ins Treiben gebracht und durch den

---

[1]) H. G. Z. 1865, Nr. 31, S. 244.
[2]) H. G. Z. 1872, Nr. 167, S. 206.
[3]) H. G. Z. 1876, Nr. 120, S. 182.
[4]) H. G. Z. 1889, Nr. 5, S. 10.

Andrang derselben auf eine zwischen den Fahrwassern liegende Bank geschoben, auf die Seite gelegt und immer höher auf den Grund hinaufgeschoben. Die Hülfe bestand darin, daß Schleppdampfer durch Eisbrechen den Andrang des Eises abzuhalten und zu vermindern suchten und dann bei eintretendem Hochwasser das Schiff vom Grund abzogen.

In einem vom Landgericht Hamburg, Kammer II für Handelssachen am 22. Juni 1888 und vom Hanseatischen O. L. G., Civilsenat I am 11. März 1889[1]) entschiedenen Rechtsfall Rob. M. Sloman jr. als Cavent für die deutsche Bark „Carl“ gegen den Taucher M. A. Flint war das Vorhandensein eines Falles der Errettung von Schiff und Ladung aus einer Seenoth ausdrücklich bestritten. Nach einem erfolgten Zusammenstoß war ein Schiff in den Hamburger Hafen bugsirt und an den Duc d'Alben (Pfählen) beim kleinen Grasbrook vertäuet worden. Nunmehr wurde die Hülfe eines Tauchers in Anspruch genommen, dessen Thätigkeit dann in der Dichtung des vorhandenen Lecks und der Verhinderung des weiteren Verderbs der aus Salpeter bestehenden Ladung bestand. Beide Gerichte sprachen unter Bezugnahme auf die erwähnte Entscheidung des Lübischen Oberappellationsgerichts sich dahin aus, daß „Seenoth“ auch in Häfen, auf Flüssen und Binnengewässern, soweit sie von Seeschiffen befahren werden, vorkommen könne, auch dann noch, wenn die Schiffe ihren Bestimmungsort bereits erreicht haben und im Hafen vertäuet liegen. Diese Auffassung hat auch den Beifall von Lewis, Seerecht, Bd. 2, S. 164 und Perels, Deutsches öffentliches Seerecht, S. 313 u. 314 gefunden.

Gleichwohl bleibt diese Entscheidung bedenklich, da sie dahin führen müßte, jede für ein Seeschiff zu dessen Erhaltung vor der Gefahr eines Verlustes übernommene und ausgeführte Arbeit nach den Grundsätzen über Bergung und Hülfeleistung in Seenoth zu beurtheilen, ohne die Grundlage dieser Bestimmungen im Auge zu behalten. Es ist im Vorhergehenden darauf hingewiesen worden, daß aus der Isolirung eines in Gefahr befindlichen Schiffes, wie diese bei einem dasselbe auf hoher See betreffenden Unfall in der Regel vorzuliegen pflegt, eine besondere Gefahr sich ergiebt, welche eine schleunige Hülfe in hohem Grade werthvoll erscheinen läßt; daß solche Hülfe in vielen Fällen nur unter Außerachtlassung der

[1]) H. G. Z. 1889, Nr. 35, S. 93.

perſönlichen Intereſſen der Helfenden gewährt werden kann. Mit anderen Worten: es ſind außergewöhnliche Verhältniſſe, in denen außergewöhnliche Arbeiten vorgenommen werden, und daher rechtfertigt ſich auch eine außergewöhnliche Bemeſſung des für ſolche Arbeiten zu zahlenden Lohnes. Aber was für den Einen außergewöhnlich iſt, kann für den Anderen gewöhnlich, ſeine regelmäßige Berufs- und Gewerbsarbeit ſein, die dieſem als ſolche auch nach ihrem gewöhnlichen Werthe zu vergüten iſt. Sie deshalb außergewöhnlich zu vergüten, weil der Beſteller der Arbeit ſich in einer außergewöhnlichen Lage befindet, die es ihm geboten erſcheinen läßt, beſondere ſachverſtändige Hülfskräfte zur Ausführung der Arbeit heranzuziehen, läßt ſich innerlich nicht rechtfertigen.

Dieſe Auffaſſung führt auch zu bedenklichen Conſequenzen. Will man conſequent verfahren und in allen Fällen die ſeerechtlichen Grundſätze anwenden, ſo können folgende Ergebniſſe eintreten: Iſt keine Verabredung über die für die Arbeit zu zahlende Vergütung getroffen — und in manchen Fällen iſt dies, weil der Umfang der Arbeit von vornherein nicht feſtſteht, nicht thunlich — ſo wird unter Anwendung der Grundſätze über Bergung und Hülfeleiſtung ein verhältnißmäßig zu hoher Lohn feſtzuſetzen ſein, oder möglicherweiſe in ungerechtfertigter Weiſe die Koſten der Reparatur den dritten Theil des Werthes des Schiffes nicht überſteigen dürfen. Iſt dagegen eine Verabredung getroffen, ſo würde es dem Beſteller der Arbeit eventuell freiſtehen, unter Anwendung der Beſtimmung des Art. 743 die getroffene Verabredung anzufechten.

Dieſen Bedenken hat ſich denn auch das Hanſeatiſche O. L. G. Civilſenat II nicht verſchloſſen. Daſſelbe ſpricht ſich in einer Entſcheidung vom 24. Mai 1893 in Sachen S. Kniep & Schulz u. ſ. w. gegen den Schiffsmakler Eugène Cellier[1]) dahin aus. Ein franzöſiſcher Dampfer lag während des Brandes des Hamburger Quaiſpeichers in gefahrdrohender Nähe der Brandſtelle. Drei vorbeifahrende Schlepper wurden angerufen und brachten den Dampfer in Sicherheit. Während das Landgericht das Vorhandenſein einer Seenoth deshalb beſtritt, weil zum Begriff derſelben erforderlich ſei, daß die dieſelbe verurſachende Gefahr aus dem Weſen der Seeſchifffahrt ſich ergeben habe, das Abbrennen eines am Ufer ſtehenden Gebäudes aber mit dem Weſen der Seeſchifffahrt nichts

[1]) H. G, Z. 1893, Nr. 52, S. 153.

zu thun habe, lehnte das Hanseatische O. L. G. die Annahme, daß eine Hülfeleistung in Seenoth vorliege, aus anderen Gründen ab. Es müßten stets die eigenthümlichen Merkmale vorliegen, die zur gesetzlichen Characterisirung der Seenoth als einer besonderen Gefahr geführt haben; diese Merkmale liegen vor allem darin, daß das Schiff regelmäßig auf sich selbst, auf die eigenen Hülfskräfte beschränkt ist, die es an Bord mit sich führt; andere Mittel zur Bekämpfung drohender Gefahren stehen dem Seeschiff nicht zu Gebote; das Verlassensein von fremder menschlicher Hülfe, wie es auf hoher See die Regel bildet, macht die ausnahmsweise angebotene Hülfe zu einer besonders werthvollen Leistung. Weil nun das von Feuer bedrohte Schiff sich in unmittelbarer Nähe des Landes befand, und die Verbindung mit demselben zur Heranholung von fremden Hülfskräften jederzeit mit Leichtigkeit benutzt werden konnte, und weil bei dem regen Verkehr im Hafen mit Sicherheit darauf zu rechnen war, daß auch auf anderem Wege eine etwa nöthige Hülfe rasch zur Stelle geschafft werden könne, könne von einer Noth des bedrohten Schiffs keine Rede sein.

Verallgemeinert man diese Ausführungen, so kommt man allerdings dazu, daß, so lange die Möglichkeit vorliegt, von verschiedenen Seiten Hülfe zu erlangen, die von einer Seite gewährte Hülfe als Nothhülfe darum nicht anzusehen ist, weil durch das Angebot von verschiedenen Seiten die Nothwendigkeit, gerade das eine anzunehmen, ausgeschlossen wird. Dies würde mit dem vorher Gesagten zusammen fallen, daß nur eine außergewöhnliche Arbeit als Hülfe in Seenoth anzusehen ist. Thatsächlich aber pflegt im Hafen in der Regel ein solches Angebot von Kräften zu sein, daß von einer Seenoth nicht die Rede sein kann. Daher sind denn auch die vom Hanseatischen O. L. G. am 13. October 1888 gefällte Entscheidung in Sachen Bugsir-Gesellschaft Union, Bremerhaven gegen Capt. Taylor, englischer Dampfer „Merchant Prince“, welche ausspricht: „Keine Seenoth, wenn das Schiff nach beendeter Fahrt in einem Hafen am Quai liegt und Feuer auf demselben ausbricht“ und die vom L. G. Hamburg K. VI f. H. S. am 31. October 1892 gefällte Entscheidung in Sachen Feindt und Gen. gegen Rob. M. Sloman jr. als Rheder des Dampfers „Palermo“, welches ausspricht: „Ein Schiff, welches im sicheren Hafen am Quai vertäuet liegt, befindet sich noch nicht oder nicht mehr auf der Seefahrt,

und die Gefahren, die es in diesem Stadium der Reise bedrohen, sind keine Seeschiffsfahrtsgefahren" durchaus zu billigen, wenn auch vielleicht das Moment der „Fahrt“, d. h. der dauernden Fortbewegung nicht das entscheidende ist, sondern die Ruhe des Hafens um deswegen die Seenoth ausschließt, weil Hülfe der Regel nach stets bei der Hand ist.

Wollte man auch auf solche Fälle den Begriff der Seenoth ausdehnen, so wäre nicht einzusehen, warum nicht statt des Wortes „Seenoth“ das einfache Wort „Noth“ gesetzt ist.

Die Subjecte der Bergung und Hülfeleistung in Seenoth.

---

§ 6. **Allgemeines.**

Nicht dem Privatrecht, sondern dem öffentlichen Recht gehört die Frage an, wie weit eine gesetzliche Verpflichtung obliegt, nothleidenden Schiffen und ihrer Ladung Hülfe zu leisten.

Die älteren Gesetzgebungen schrieben solche Hülfe vielfach vor; in neuerer Zeit ist man von der Auffassung zurückgekommen, daß Jeder rechtlich verpflichtet sei, Anderen zur Rettung von Leben und Eigenthum Hülfe zu leisten. Soweit das Leben und Gesundheit anderer Personen in Frage steht, läßt sich nach allgemeiner Auffassung nur aus der durch das Christenthum zur Anerkennung gebrachten Pflicht der Nächstenliebe eine sittliche Verpflichtung herleiten, auch unter eigener Anstrengung und Gefahr dort einzugreifen, wo Hülfe Noth thut. Bezüglich fremden Eigenthums besteht aber auch eine sittliche Verpflichtung ebensowenig wie bezüglich des eigenen Besitzthums.

Dagegen erachten es die Culturstaaten als eine staatliche Pflicht, Vorkehrungen zur Rettung zu treffen und die ihnen zu

Gebote ſtehenden Mittel zur Rettung von Menſchenleben unbedingt, zur Rettung von Eigenthum unter gewiſſen Vorausſetzungen zur Verfügung zu ſtellen. Soweit der Staat zur Erfüllung dieſer Pflicht der Mitwirkung Einzelner bedarf, ſteht es auch in ſeiner Macht, dem Einzelnen die Pflicht zu ſachlichen und perſönlichen Leiſtungen aufzuerlegen.

Dies hat beiſpielsweiſe auch die Geſetzgebung des Deutſchen Reiches gethan. Sie legt in § 4 der Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 demjenigen, der ein auf den Strand gerathenes oder ſonſt unweit deſſelben in Seenoth befindliches Schiff wahrnimmt, eine Anzeigepflicht auf, ebenſo in § 5 den Gemeinden die Verpflichtung, einen Boten und die nöthigen Beförderungsmittel zu ſtellen. Der Strandvoigt kann nach § 9 auffordern, Hülfe zu leiſten, der Aufgeforderte hat die Verpflichtung, der Aufforderung nachzukommen, ſofern dies ohne erhebliche eigene Gefahr geſchehen kann; anderenfalls ſetzt er ſich einer Beſtrafung mit Geldſtrafe bis zu ℳ 150 oder mit Haft bis zu 6 Wochen aus. Endlich iſt der Strandvoigt auch befugt, zur Rettung von Menſchenleben die erforderlichen Fahrzeuge und Geräthſchaften, ſowie jeden außerhalb der öffentlichen Wege zum Strande führenden Zugang auch ohne Einwilligung des Verfügungsberechtigten in Anſpruch zu nehmen; den nicht Folge Leiſtenden trifft die im Vorhergehenden bezeichnete Strafe.

Indeß die Beſtimmungen der deutſchen Strandungsordnung wie die anderen Geſetzgebungen beſchränken die Verpflichtung zur Hülfeleiſtung auf ziemlich enge Grenzen, den Strand und die unmittelbare Nähe deſſelben. Darüber hinaus treffen ſie keine Beſtimmung, insbeſondere alſo nicht für die Fälle, in denen auf hoher See nothleidende Schiffe angetroffen werden.

Eine Ausnahme macht das italieniſche Recht, in dem es im Codice per la marina mercantile del Regno d'Italia vom 25. Juni 1865 Tit. II Cap. XII: Dei naufragi e dei recuperi Art. 120 beſtimmt:

Il capitano di un legno nazionale, il quale incontri qualche nave, anche straniera o nemica in pericolo di perdersi deve accorrere in suo aiuto e prestrarle ogni possibile assistenza. (Der Führer eines Nationalſchiffes, der irgend ein Schiff, auch ein fremdes oder feindliches in Gefahr verloren zu gehen trifft, muß ihm zu Hülfe kommen und ihm jeden möglichen Beiſtand leiſten.)

Nur für den Fall, daß durch einen Zusammenstoß von Schiffen auf See Gefahr des Unterganges droht, ist in einer Reihe von Culturstaaten die Hülfeleistung zur gesetzlichen Pflicht gemacht, und deren Nicht-Befolgung mit Strafe bedroht.

Die deutsche Kaiserliche Verordnung vom 15. August 1876 über das Verhalten der Schiffe nach einem Zusammenstoß von Schiffen auf See, das englische Gesetz 36 u. 37 Vict. C. 85 S. 16, jetzt Merchant Shipping Act 1894 Section 422, das französische Gesetz vom 10. März 1891, die österreichische Handels-Ministerial-Verfügung vom 1. December 1880, das holländische Strafgesetz Art. 414 und 474, das Gesetz der Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 4. September 1890, die drei skandinavischen Seegesetze (Schweden 12. Juni 1891, Dänemark 1. April 1892, Norwegen 20. Juni 1893) § 223: sie legen übereinstimmend nach erfolgtem Zusammenstoß dem Führer des Schiffs die Verpflichtung auf, dem anderen Schiffe und den dazu gehörigen Personen zur Abwendung oder Verringerung der nachtheiligen Folgen des Zusammenstoßes den erforderlichen Beistand zu leisten, soweit er dazu ohne erhebliche Gefahr für das eigene Schiff und die darauf befindlichen Personen im Stande ist.

Es handelt sich im Falle der nach erfolgtem Zusammenstoß geleisteten Hülfe um Beantwortung der Frage, ob trotz der gesetzlichen Verpflichtung zur Hülfeleistung eine Vergütung in Gestalt von Berge- und Hülfslohn gefordert werden kann, oder ob die Erfüllung einer gesetzlichen Verbindlichkeit den Begriff der Bergung und Hülfeleistung in Seenoth ausschließt.

Nicht hier allein aber ist die Frage von Bedeutung, sondern in allen denjenigen Fällen, in denen eine auf Gesetz oder Vertrag beruhende Verpflichtung begründet sein kann, gilt es zu entscheiden, ob die Stellung der Bergungs- und Hülfeleistungsdienste vornehmenden Person zu den geretteten Gegenständen einen Anspruch auf Berge- oder Hülfslohn zuläßt oder ausschließt.

Wir haben zu untersuchen die Stellung der Schiffsbesatzung, der Passagiere, des Lootsen, des Schleppers, der im öffentlichen Dienst verwendeten Schiffe und ihrer Besatzungen, sowie der öffentlichen Angestellten; ferner die Stellung des Eigenthümers und endlich die ebenerwähnte Frage zu beantworten bezüglich der Ansprüche aus Hülfeleistung nach erfolgtem Zusammenstoß.

Schon hier mag darauf hingewiefen werden, daß eine grundfätzliche Verfchiedenheit zwifchen dem deutfchen Recht einerfeits und dem englifchen Recht und feinem Tochter-Recht, dem nordamerikanifchen, andererfeits behauptet wird.

An der Spitze des englifchen Rechts über Salvage fteht das Wort: Voluntariness, Freiwilligkeit; d. h. wer einen Anfpruch auf Salvage erheben will, darf, als er feine Dienfte leiftete, nicht unter vertragsmäßiger oder gefetzlicher beziehentlich amtlicher Verpflichtung zur Dienftleiftung geftanden haben.[1]) Indeß wird im Einzelfalle genau geprüft, ob die geleifteten Dienfte noch in den Rahmen vertragsmäßig, gefetzlich oder amtlich gefchuldeter Dienfte fallen, und es haben fich in der Judicatur Grundfätze herausgebildet, nach denen im Einzelfalle die Entfcheidung getroffen ift.

Für das deutfche Recht läßt fich der Unterfchied zwifchen freiwilliger und auf Verpflichtung beruhender Dienftleiftung nicht mit folcher Schärfe durchführen und daher wird, wie die weiteren Ausführungen zeigen werden, die Entfcheidung deffelben Falles nach dem deutfchen und nach dem englifch-amerikanifchen Recht eine verfchiedene fein.

Die Stellung der Schiffsbefatzung.

§ 7. A. Nach deutfchem Recht.

Das Handelsgefetzbuch bezeichnet als Subjecte der Bergungs- und Hülfeleiftungsthätigkeit, oder wie der Kürze wegen gefagt werden foll, der Rettungsthätigkeit: „Dritte Perfonen". Was ift unter den „dritten Perfonen" zu verftehen?

Im erften Abfatz des Art. 742 heißt es auf der einen Seite: Schiff und Ladung müffen der Verfügung der Schiffsbefatzung entzogen oder von derfelben verlaffen fein, auf der andern Seite: „Dritte Perfonen" nehmen Schiff und Ladung an fich und bringen fie in Sicherheit".

[1]) Kennedy, S. 25.

Im zweiten Abſatz des Art. 742 iſt nur davon die Rede, daß Schiff und Ladung mit Hülfe dritter Perſonen aus einer Seenoth gerettet werden. Irgend welche Gegenüberſtellung findet ſich hier nicht. Der Begriff der Hülfe ſetzt aber voraus, daß eine Perſon oder eine Mehrzahl von Perſonen vorhanden iſt, der geholfen wird, und hierunter kann nur wieder die Schiffsbeſatzung verſtanden werden.

Der dritte Abſatz des Art. 742 ſpricht dann aus: Der Schiffsbeſatzung des verunglückten oder gefährdeten Schiffs ſteht ein Anſpruch auf Berge- oder Hülfslohn nicht zu.

Es läßt ſich aus dieſen drei Abſätzen des Art. 742 zunächſt negativ entnehmen, daß die Schiffsbeſatzung nicht zu den „dritten Perſonen", welche Anſpruch auf Berge- oder Hülfslohn erheben können, zu zählen iſt. Auf den erſten Blick ſcheint es, als ob der Abſatz 3 des Art. 742 etwas in den erſten Abſätzen ſchon Geſagtes, Selbſtverſtändliches, Ueberflüſſiges ausdrücke. Indeſſen ergiebt ſich bei näherer Betrachtung, daß der Abſatz 3 ſelbſtändige Bedeutung hat und keineswegs nur eine Wiederholung des in Abſatz 1 und 2 Geſagten enthält.

Die Schiffsbeſatzung iſt durch ihren Dienſtvertrag verbunden, ſo lange noch irgend Rettung möglich iſt, auf dem Schiffe auszuharren. Dem Schiffer liegt auch nach dem Verluſte des Schiffs die Pflicht ob, das Intereſſe des Rheders, ſo lange wie es erforderlich iſt, wahrzunehmen, ebenſo hat er im Intereſſe der Ladungsbetheiligten während der Reiſe zugleich für das Beſte der Ladung nach Möglichkeit Sorge zu tragen, und wenn zur Abwendung oder Verringerung eines Verluſtes beſondere Maßregeln erforderlich werden, das Intereſſe der Ladungsbetheiligten als Vertreter derſelben wahrzunehmen. Art. 504 u. 526 H. G. B.

Die Schiffsmannſchaft iſt durch Art. 542, Abſ. 3 H. G. B. verbunden, bei der Bergung gegen Fortbezug der Heuer Hülfe zu leiſten, obwohl nach Art. 542, Abſ. 1 der Heuervertrag endet, wenn das Schiff verunglückt. Für dieſe Heuerforderung und andere im Art. 542, Abſ. 3 genannten Koſten ſollte der Rheder nicht nur mit Schiff und Fracht, ſondern perſönlich haften, während der Rheder für die ſonſtigen Forderungen aus Heuer- und Dienſtverträgen, aus der nicht vollendeten Reiſe oder aus dem letzten Reiſeabſchnitt, wenn das Schiff verunglückt, nicht perſönlich haftet.

Durch diese Bestimmung sollte die Schiffsbesatzung persönlich an der Erhaltung des Schiffs interessirt werden, sie sollte ein namhaftes Risico bei Ausführung der Reise laufen und daher sich veranlaßt sehen, die äußerste Anstrengung zur Rettung des Schiffs zu machen.

Auf der anderen Seite glaubte man jede Hoffnung für die Schiffsbesatzung abschneiden zu sollen, daß sie bei dem durch Verlust des Schiffes eintretenden Verlust ihrer Forderungen einen Ausgleich finden könnte durch einen Anspruch auf Bergelohn. Wenn durch Verunglücken des Schiffs der Heuervertrag — und zwar nach den von der Hamburger Commission geäußerten Anschauungen ipso jure — endet, hört die Schiffsbesatzung auf, weiter als Schiffsbesatzung in Betracht zu kommen. Eben so gut, wie sie einen neuen Heuervertrag abschließen könnte, könnte sie ihre Dienste zu Bergungszwecken zur Verfügung stellen. Darin läge aber nach der Auffassung der Commission eine Gefahr, daß absichtlich der Verlust des Schiffes herbeigeführt, oder doch die Abwendung des Verlustes, obwohl möglich, unterlassen werden könnte. Deshalb ist durch eine besondere Vorschrift Art. 742, Abs. 3 ausgesprochen, daß die Schiffsbesatzung, sei es, daß der Heuervertrag sein Ende erreicht hat, sei es, daß er noch zu Recht besteht, niemals einen Anspruch auf Bergelohn erheben darf.

An die Stelle des durch § 110 der Seemannsordnung vom 27. December 1872 außer Kraft gesetzten Art. 542 H. G. B. ist die in § 32 der Seemannsordnung enthaltene Bestimmung getreten, daß bei Seegefahr, besonders bei drohendem Schiffbruch u. s. w. der Schiffsmann alle befohlene Hülfe zur Erhaltung von Schiff und Ladung unweigerlich zu leisten hat; er darf ohne Einwilligung des Schiffers, so lange dieser selbst an Bord bleibt, das Schiff nicht verlassen. Er bleibt verbunden, bei Schiffbruch für Rettung der Personen und ihrer Effecten sowie für Sicherstellung der Schiffstheile, der Geräthschaften und der Ladung, den Anordnungen des Schiffers gemäß, nach besten Kräften zu sorgen; er hat bei der Bergung gegen Fortbezug der Heuer und der Verpflegung Hülfe zu leisten. Die persönliche Haftung des Rheders ist durch § 68 der Seemannsordnung auf die gesammten Forderungen des Schiffers und der zur Schiffsmannschaft gehörigen Personen aus den Dienst- und Heuerverträgen ausgedehnt. Damit

ist einer der Gründe weggefallen, der gegen die Zulassung der Gewährung von Berge- oder Hülfslohn an die Schiffsbesatzung sprach; indeß ist diese Bestimmung, die die Schiffsbesatzung für immer davon ausschließt, in Kraft geblieben.

Das Gesetz erwähnt in Art. 742, Abs. 3 sowohl den Fall, daß ein Schiff sich noch in Seenoth befindet, mithin, obwohl es gefährdet ist, noch die Möglichkeit einer Rettung gegeben ist, als auch den Fall, daß dasselbe verunglückt ist. Aber in beiden Fällen besteht nach deutschem Rechte kein Anspruch auf einen Berge- oder Hülfslohn. Die Schiffsbesatzung hat als solche gegenüber dem gefährdeten oder verunglückten Schiff und der Ladung einen Character indelebilis. Zu ihr zählen Schiffer und Schiffsmannschaft, nach § 3 der Seemannsordnung auch die Schiffsoffiziere und alle Personen, welche, ohne zur Schiffsmannschaft zu gehören, auf dem Schiffe als Maschinisten, Aufwärter oder in anderer Eigenschaft angestellt sind; die letzteren haben dieselben Rechte und Pflichten, welche in Ansehung der Schiffsmannschaft festgesetzt sind; zu ihnen gehören Aerzte, Zahlmeister, Proviantmeister, Ingenieure, Maschinist-Assistenten, Heizer, Feuerleute, Köche.

Auf die Frage, wer sonst als auf dem Schiff „angestellt“ anzusehen ist, kann hier nicht näher eingegangen werden. In Betracht kommen der auf dem Schiffe befindliche Lootse, ferner Arbeiter oder Handwerker, die vorübergehende nicht seemännische Dienstleistungen auszuführen haben. Man vergleiche Ehrenberg, Beschränkte Haftung S. 220 ff., welcher indeß nur von der Haftung des Rheders für Delicte der Schiffsbesatzung handelt, Lewis, Kommentar zu § 3 der Seemannsordnung, Bd. 1, S. 181 ff., dem bezüglich der Auffassung, daß der Lootse weder zur Schiffsmannschaft noch zur Schiffsbesatzung gehört, auch Perels, Deutsches öffentliches Seerecht, S. 294 und 295 Anm. 1 beistimmt. Schaps, Das deutsche Seerecht, erste Lieferung, S. 62, äußert sich darüber nicht, was er unter Anstellung im Sinne des Art. 445, H. G. B. versteht. Dies giebt Pappenheim, Zeitschr. f. d. g. H. R., Bd. 44, S. 597 und 598 Veranlassung, im Gegensatz zu einer Entscheidung des R. G., Bd. 13, Nr. 29, S. 114—119, welche unter Schiffsbesatzung alle, auch nur temporär zu Schiffsdiensten auf dem Schiffe angestellten, d. h. auf dem Schiffe in Diensten des Rheders zu Schiffszwecken thätigen Personen versteht, also „ange-

ſtellt“ mit „beſchäftigt“ für gleichbedeutend erachtet, ſich dahin zu äußern: Unter Schiffsbeſatzung ſeien diejenigen Perſonen zu verſtehen, die dem Herrſchaftsverbande des Rheders als eines (einem?) ſolchen angehören, die Anſtellung im Sinne des Art. 445 ſei der Akt, durch welche eine Perſon dieſem Herrſchaftsverbande eingegliedert werde. Die bloße Beſchäftigung auf Grund eines rein obligatoriſchen Vertrages könne daher nicht als Anſtellung im Sinne des Art. 445 betrachtet werden. Der Umſtand, daß die nach einem ſolchen Vertrage zu leiſtenden Dienſte in den Kreis der ſonſt von ſtändigen Schiffsangeſtellten auszuführenden Thätigkeit fallen, bedeute nicht mehr, als daß hier den Gegenſtand einer rein obligatoriſchen Verpflichtung ſolche Leiſtungen bilden, die ſonſt den dem Schiffsverbande organiſch eingegliederten Perſonen obliegen. Dieſe Uebereinſtimmung dem Inhalte der zu erbringenden Leiſtungen nach könne aber nicht ohne Weiteres eine Uebereinſtimmung der rechtlichen Stellung der zu dieſen Leiſtungen verpflichteten Perſonen herbeiführen.

Dieſen Ausführungen Pappenheim's glauben wir beitreten zu ſollen.

Befinden ſich auf dem Schiffe bei Eintritt einer zur Bergung oder Hülfeleiſtung in Seenoth Veranlaſſung gebenden Gelegenheit andere, nicht zur Schiffsbeſatzung in vorſtehend näher dargelegtem Sinne gehörige Perſonen, ſo ſind ſie nicht etwa, der Schiffsbeſatzung gleich, von allen Anſprüchen auf Berge- oder Hülfslohn auszuſchließen, vielmehr wird im Einzelfalle feſtzuſtellen ſein, ob und welche Vergütung ihnen neben oder ſtatt der Vergütung für die auf Grund der rein obligatoriſchen Verpflichtung geleiſteten Dienſte, für die von ihnen zu Rettungszwecken aufgewendete Thätigkeit zu leiſten iſt.

Da Fälle der Seenoth, wie an anderer Stelle[1]) näher erörtert iſt, auch auf von Seeſchiffen befahrenen Flüſſen oder in von ihnen beſuchten Häfen eintreten können, ſo iſt die Möglichkeit, daß zu anderen vorübergehenden Dienſten angenommene Hülfskräfte ſich an einer Rettungsthätigkeit betheiligen, nicht ausgeſchloſſen.

---

[1]) Oben S. 38—44.

§ 8. B. Nach ausländifchem Recht.

Die Stellung der verfchiedenen ausländifchen Rechte und Gefetzgebungen zu der Frage, wie weit die Schiffsbefatzung berechtigt ift, Anfpruch auf Berge- oder Hülfslohn zu erheben, ift eine verfchiedene.

Das niederländifche Wetbook van Koophandel fichert in Art. 421 den Offizieren und Schiffsleuten Fortbezug ihrer Heuer während derjenigen Tage zu, während welcher fie bei der Bergung des verunglückten Schiffes und Gutes thätig gewefen find. Befonderer Fleiß, der von gutem Erfolge gekrönt ift, wird in diefem Falle anßergewöhnlich als Bergelohn bezahlt. Indeß ift, wie vom Tribunal zu Rotterdam in einem Urtheil vom 20. November 1884[1]) ausgefprochen ift, das durch Art. 421 eingeräumte Recht kein eigentlicher Bergungsanfpruch, vielmehr ift nur die Belohnung als Zufchlag zur Heuer nach den Regeln über Bergung zu bemeffen. Die Folge davon ift, daß der Anfpruch nur gegen den Rheder oder Armateur des Schiffes geltend gemacht werden kann, während die Eigenthümer der Ladung und diefe felbft nicht haften.

Der fpanifche Codigo de comercio vom 22. Auguft 1885, Lib. III, Tit. II, Section 3, Art. 643, Abf. 2, läßt die Mannfchaft für die Arbeit bei Rettung des fchiffbrüchigen Schiffs eine mit den Anftrengungen und den zur Erlangung der Bergung getrotzten Gefahren im Verhältniß ftehende Vergütung aus dem Werthe des Schiffs erhalten, auch wenn fie nur mit einem Antheil an der Fracht angenommen ift.

Das portugiefifche Handelsgefetzbuch vom 28. Juni 1888 fpricht in Art. 683 aus, daß die Perfonen, welche zur Schiffsmannfchaft gehören, kein Recht auf Berge- oder Hülfslohn haben.

Während der italienifche Codice per la marina mercantile in Art. 128 dem Capitän und der übrigen Schiffsbefatzung die Pflicht auferlegt, zur Rettung von Schiff, Schiffsutenfilien und Ladung mitzuwirken, fpricht das italienifche Handelsgefetzbuch vom 2. April 1882 in Art. 536 und 546 ihnen einen Anfpruch auf Bezahlung der fälligen Heuer aus dem Werthe des geretteten Schiffs und fubfidiär aus der Fracht der geretteten Ladung zu, desgleichen auf Bezahlung der von ihnen zur Rettung der Schiffsrefte und der fchiffbrüchigen Gegenftände verwendeten Tagesarbeiten zu.

---

[1]) Autran, Bd. II, S. 481, Urtheil in Sachen Tamelaire v. Voss et Africounte Co.

Die Seegesetze Schwedens, Dänemarks und Norwegens aus den Jahren 1891, 1892 und 1893 erwähnen zwar im Gesetzestexte den Schiffer und die übrige Schiffsbesatzung nicht. Es heißt § 224 daselbst:[1]) Jeder, der ein verunglücktes oder gefährdetes Schiff oder dessen Ladung oder etwas birgt, was zu einem solchen Schiffe oder seiner Ladung gehört hat; sowie jeder, der bei der Bergung mitwirkt, hat Anspruch darauf, Bergelohn von dem, was geborgen wird, zu erhalten. Indeß sprechen sich die Motive[2]) dahin aus, daß nur der einen Anspruch auf Bergelohn habe, der zu solchen Diensten nicht verpflichtet sei, daß aber die auf Bergung verwendete Thätigkeit der Schiffsbesatzung unter ihre Dienstpflicht falle. Die ihr für solche Mitwirkung zukommende angemessene Entschädigung ist nicht als Bergelohn aufzufassen. Diese Dienstpflicht entspricht der in § 32 der deutschen Seemannsordnung für die Schiffsmannschaft ausgesprochenen Pflicht.

Das finländische Seegesetz vom 9. Juni 1873, § 165, Abs. 1[3]) läßt zur Aufmunterung auch die Schiffsbesatzung, sofern sie bei der Bergungsarbeit mitwirkt, einen Theil des Bergelohnes erhalten.

Die Handelsordnung des Russischen Reichs (nach der Ausgabe von 1887, übersetzt von Victor v. Zwingmann) enthält Buch 2, Tit. 5, 1. Hauptstück, III. Abtheilung, Art. 498 die Bestimmung:

Alle, welche zur Rettung von Schiffen, Fahrzeugen, Waaren oder anderen Sachen und zur Aufbewahrung und Sicherstellung des Geborgenen Beihülfe geleistet haben, sind zum Empfange

---

[1]) Das Norwegische Seegesetz vom 20. Juli 1893, in das Deutsche übertragen von Dr. Max Pappenheim und Kristen Johanßen, Stuttgart 1895.

[2]) Betänkande och Lag förslag, afgifna den 22. Februari 1887, Stockholm 1887. (Förslag till Sjölag samt Lag angående nya Sjölagens Införande och hvad i afseende derå skall iakttagas, jemte Motiv), Motiv § 225, S. 164. Vidare kunna till bergning icke räknas besättningens åtgärder för det nödstälda fartygets räddning. Att biträda dervid åligger enligt 78 och 91 §§ sjömannen såsom tjenstepligt, och den godtgörelse, hvarom sistnämnda § talar, bör ej, såsom i 181 § Sjöl., uppfattas såsom bergarelön; sådan tillkommer endast personer, som icke genom sitt särskilda förhållande till fartyget äro förpligtade att hjelpa.

[3]) Sjölag för Storfurstendömet Finland. Gifwen i Helsingfors, den 9. Juni 1873. Den i § 164 bestämda bergarelön skall, i förhållande till enhwars anwända möda och kostnad, fördelas emellan alla dem, som uti bergningen deltagit, såframt de icke warit mot betingad wisz ersättning eller wanlig dagslön derwid begagnade. Såsom uppmuntran skall lämplig andel af bergarelön tillerkännas besättningen för desz biträde wid arbetet.

einer Belohnung berechtigt, dafern sie sich nicht den kleinsten Theil des Geborgenen angeeignet und darüber, wem gehörig, Anzeige gemacht haben.

Art. 509 bestimmt, wenn der Schiffbruch oder Untergang des Schiffs und der darauf befindlichen Ladung nicht durch die Schuld des Schiffers und der Schiffsleute, oder durch die Mangelhaftigkeit des Schiffes und seiner Ausrüstung, sondern einzig durch heftigen Wind, Sturm oder einen anderen unabwendbaren Zufall veranlaßt ist, so muß den Schiffsleuten für ihre Mannhaftigkeit und Mühe bei der Rettung des Schiffs oder der Waaren eine angemessene Belohnung zu Theil werden, welche den sechsten Theil des Lohnes ausmachen soll, welchen sie erhalten würden, wenn sie das Schiff dem Vertrage gemäß glücklich an Ort und Stelle gebracht hätten. Die in diesem Artikel erwähnte Belohnung muß der Schiffsrheder oder die Versicherungsgesellschaft verabfolgen.

Während nach der Bestimmung des Art. 498 angenommen werden könnte, daß die Schiffsmannschaft, wenn sie bei der Bergung mitwirkt, ebenfalls Anspruch auf Bergelohn hätte, wird diese Annahme durch die Bestimmung des Art. 509 widerlegt.

Der französische Code de commerce regelt im Uebrigen die Bergung und Hülfeleistung nicht. Indeß finden sich in den Art. 258—261 Bestimmungen, nach denen die Matrosen für die Tage, welche sie zur Bergung der Schiffstrümmer und Waaren verwendet haben, unabhängig von den sonstigen Bedingungen des Heuervertrages Heuer zu erhalten haben.

Aehnliche oder übereinstimmende Bestimmungen finden sich in denjenigen Gesetzgebungen, die den französischen Code de commerce mit mehr oder weniger Veränderungen angenommen haben.

Das englisch-amerikanische Recht stimmt zwar in der Regel darin mit dem deutschen Rechte überein, daß die Schiffsbesatzung als solche keinen Anspruch auf Salvage erheben kann. Doch läßt das englisch-amerikanische Recht Ausnahmen zu. Kennedy, S. 76, faßt diese Ausnahmen wie folgt zusammen:

A claim on the part of the officers and crew to be permitted to assume the character of salvors in respect of services to their own vessel or the life and property on board of her, is always very strictly scrutinized by the court. To make the distress

of his ship an avenue to reward beyond his wages would obviously be to tempt the seaman to negligence and to unfaithfulness in the discharge of his contractual duty. It is quite clear, that, as a general rule of law, seamen cannot recover salvage remuneration for services, which by their contract they are bound to perform and therefore they never recover salvage remuneration for services connected with the saving of their own ship as long as the relation of master and servants between them and their owner with reference to that ship continues. It follows that the dissolution of the seaman's contract of service is a condition precedent to his right to claim as a salvor. This dissolution can be effected in one of three ways: 1st. by the act of the master in discharging him, 2ndly. by the abandonment of the ship, bona fide, and with the master's authority, and 3dly.: by a hostile capture of the ship.

Es kommt alſo, damit gegen die Regel ein Mitglied der Schiffsbeſatzung ein Salvor, Berger, werden kann, darauf an, daß vorgänglich ſein contractliches Verhältniß zum Schiff beziehentlich deſſen Rheder gelöſt iſt. Hat eine Discharge ſtattgefunden (Abmuſterung), nachdem das Schiff verlaſſen iſt, und iſt dieſelbe bona fide acceptirt worden, ſo gilt das Vertragsverhältniß als gelöſt, ſelbſt wenn der Schiffer durch Ertheilung der Discharge ſeine Verpflichtung gegen Rheder und Ladungsintereſſenten vernachläſſigt hat. Die einzelnen zu der bisherigen Schiffsbeſatzung gehörigen Perſonen können nunmehr nach erhaltener Discharge durch die von ihnen vorgenommenen Rettungsarbeiten einen Anſprueh auf Rettungslohn, Salvage, begründen. Abgeſehen von ſolcher Discharge wirkt auch eine bona fide und legitime Dereliction des Schiffs, Abandonment, als Löſung des Vertragsverhältniſſes und ſetzt die Schiffsbeſatzung in die Lage, nachträglich als Salvors wirkſam zu werden. Doch iſt für ſolches Abandonment Vorausſetzung, 1. daß es auf hoher See und nicht an der Küſte ſtattfindet, 2. daß es ohne Hoffnung auf Rückkehr, sine spe revertendi, 3. bona fide zum Zweck der Rettung aus Lebensgefahr und 4. auf Anordnung des Schiffers in Folge einer auf erlittene Beſchädigung des Schiffs und die Gewalt der Elemente zurückzuführenden Gefahr geſchieht.

Bei der Frage, ob, wenn ein Schiff von feindlicher Macht genommen wird, ſchon dadurch das Vertragsverhältniß gelöſt wird, ſo daß, wenngleich die Schiffsbeſatzung auf dem Schiffe verbleibt,

ſie doch im Fall der Wiedernehmung Anſpruch auf Salvage erheben kann, ſcheinen die engliſchen Auffaſſungen auseinander zu gehen. Kennedy tritt der Auffaſſung von Lord Stowell bei, der ſchon in der Thatſache der feindlichen Nehmung eine Löſung des Vertragsverhältniſſes findet, während Lushington dies verneint.

Die engliſch-amerikaniſche Praxis zählt eine Reihe von Fällen auf, in denen unter Anerkennung der bezeichneten Regel doch das Vorliegen von Ausnahmen anerkannt wird.

Pritchard, Vol. II, zählt unter Salvage, Part. I. 5, 10, Nr. 237 bis 244, S. 1806—1808 die engliſchen Fälle „The Warrior“, „The Florence“, „The Lejonet“ auf, Kennedy, S. 77—79 behandelt dieſelben Fälle; in dem von Pritchard wie von Kennedy mitgetheilten Falle „The Neptune“ iſt dagegen die Regel zum Ausdruck gebracht.

Während die engliſche Praxis mehr darauf Gewicht legt, daß das contractliche Verhältniß zwiſchen dem Schiff und der Beſatzung gelöſt ſein muß, geht die amerikaniſche Praxis davon aus, daß den Maßſtab dafür, ob eine Thätigkeit der Schiffsbeſatzung als Salvage aufzufaſſen iſt, die Erwägung bildet, ob die geleiſteten Dienſte über die Grenzen des pflichtmäßig zu Leiſtenden hinausgehen. So die von Pritchard in den Anmerkungen 77—87 und von Marvin, S. 160 ff. mitgetheilten Fälle: „The Blaireau“, „The Mary Hale“. Dagegen bei beiden auch eine Reihe von Fällen, in denen der Anſpruch der Schiffsbeſatzung auf Salvage keine Anerkennung gefunden hat.

Eine Entſcheidung aus neueſter Zeit ſeitens eines amerikaniſchen Gerichts, in einem Falle, in dem der Capitän und die übrige Mannſchaft das Schiff ohne Ausſicht auf Rettung verlaſſen hatten, und wenige beherzte Schiffsleute noch auf demſelben zurückblieben, mit dem Erfolge, daß das Schiff und die Ladung dennoch gerettet wurde, die zu Gunſten des Anſpruchs auf Salvage ausfiel, findet ſich bei Autran, Bd. III, S. 95, Entſcheidung des District Court von Nord-Carolina.

Prüft man für das deutſche Recht de lege ferenda die Frage, ob an dem ſtrengen in Art. 742, Abſ. 3 H. G. B. ausgeſprochenen Grundſatz feſtzuhalten oder ob anzuerkennen iſt, daß in Einzelfällen der Anſpruch einzelner zur ehemaligen Schiffsbeſatzung gehörigen Perſonen begründet iſt, ſo dürfte man zur Annahme der zweiten Alternative gelangen. Wir erkennen dabei an, daß, wie

die Seemannsordnung § 32 vorſchreibt, der Schiffsmann alle ihm befohlene Hülfe zu leiſten hat, und daß er nicht eigenmächtig ſeine Rolle als Theil der Schiffsbeſatzung mit der Rolle eines Bergers vertauſchen darf. Indeß wo rechtlich und thatſächlich die zwiſchen ihm und dem Schiff beſtehende Verbindung gelöſt iſt, wo für Alle nun auch der Grundſatz „sauve qui peut" gilt, da ſollte eine beherzte That einer oder einzelner Perſonen der Schiffsbeſatzung, die der drohenden Lebensgefahr trotzend mit Erfolg fremdes Eigenthum von gänzlichem Untergange retten, auch darin Anerkennung finden, daß man den Retter anderen dem Schiffe fremden Perſonen gleichſtellt. Iſt der Herrſchaftsverband zwiſchen dem Schiffsmann und dem Schiff gelöſt, ſo fällt der innere Grund dafür, ihm den Anſpruch auf Bergelohn zu verſagen, weil er nur ſeine Pflicht erfüllte, fort. Die von der Commiſſion ausgeſprochene Befürchtung, es möchte die Ausſicht auf Bergelohn das Gefühl für Pflichterfüllung untergraben, dürfte in ſolchen Fällen der Berechtigung entbehren.

Die Paſſagiere.

§ 9. **A. Nach deutſchem Recht.**

Ueber die Paſſagiere enthält der Titel von der Bergung und Hülfeleiſtung keine Beſtimmung. Es iſt daher die Frage zu prüfen, ob die auf dem Schiff befindlichen Paſſagiere, ſo weit ſie in wirkſamer Weiſe bei der Rettung von Schiff und Ladung thätig werden, einen Anſpruch auf Berge- oder Hülfslohn haben.

Der Reiſende iſt nach Art. 666 H. G. B. verpflichtet, alle die Schiffsordnung betreffenden Anweiſungen des Schiffers zu befolgen. Er iſt demnach während der Ueberfahrt der Schiffsordnung und der Disciplinargewalt des Schiffers unterworfen.

Das Preußiſche Allgemeine Landrecht, Theil II, Tit. 8, §§ 1762 und 1763 beſtimmte: „Die Reiſenden müſſen allen Anweiſungen

des Schiffers Folge leiſten, welche auf Beobachtung guter Ordnung im Schiffe oder auf Erhaltung des Schiffs und der Ladung abzielen. In dringenden Nothfällen müſſen Reiſende zur Rettung des Schiffes nach ihren Kräften hülfreiche Hand leiſten."

Dementſprechend fand ſich auch im preußiſchen Entwurf Art. 526 die Beſtimmung: „Die Reiſenden ſind verpflichtet, dem Schiffer in allen die Schiffsordnung betreffenden Anweiſungen zu folgen und in Nothfällen zur Rettung des Schiffes nach ihren Kräften zu ſorgen." Bei der Berathung (Prot. S. 2511) wurde erläuternd bemerkt, dieſer Artikel habe die Abſicht, den in älteren und neueren Seegeſetzen ſich findenden wichtigen ſeerechtlichen Satz auszudrücken, daß der Reiſende während der Reiſe der Schiffsordnung und der Disciplinargewalt des Schiffers unterworfen ſei. Von anderer Seite wurde die Faſſung des Artikels als zu weitgehend bezeichnet und beantragt, ſtatt der Worte „zur Rettung des Schiffs" „zur Rettung aus einer gemeinſchaftlichen Gefahr" zu ſetzen. Wenn ſich die ganze Mannſchaft und ſämmtliche Paſſagiere gerettet hätten, und nur das Schiff allein noch in Gefahr ſei, was z. B. in Strandungsfällen vorkommen könne, dürfe der Paſſagier zu weiteren Hülfeleiſtungen nicht mehr verpflichtet werden. Es ſeien bereits mehrfache Beiſpiele vorgekommen, in denen die Hülfe der Paſſagiere in dem ausſchließlichen Intereſſe des Schiffes mißbräuchlicher Weiſe als eine rechtliche Pflicht in Anſpruch genommen worden ſei. Der Artikel bedürfe daher einer Berichtigung. Der Vorſchlag wurde genehmigt, und Art. 526 mit der beantragten Modification angenommen. Die Redactionscommiſſion gab ihm (Art. 577 Entwurf erſter Leſung) die folgende Faſſung:

„Der Reiſende iſt verpflichtet, alle die Schiffsordnung betreffenden Anweiſungen des Schiffers zu befolgen; er muß in Nothfällen nach ſeinen Kräften die Arbeiten verrichten, die zur Rettung aus einer gemeinſchaftlichen Gefahr ihm aufgetragen werden." Bei der zweiten Leſung wurde indeß die Streichung des Satzes: „er muß in Nothfällen — aufgetragen werden" beantragt, mit der Begründung, es werde in Fällen der Noth ohnehin ſchwerlich darauf Rückſicht genommen werden, ob und welche beſondere Beſtimmung das Geſetz enthalte; vielmehr werde die Sache auch ohne geſetzliche Beſtimmung ſtets eine den Verhältniſſen entſprechende Erledigung finden. Der fragliche Satz könne, ſofern er

zum Schutz der Paſſagiere beſtimmt ſei, im Gegentheil leicht zur Beſchwerde derſelben gereichen, indem der Schiffer dadurch erſt darauf hingewieſen werde, daß ihm das Recht zuſtehe, die Paſſagiere zur Arbeit anzuſtrengen. Andererſeits wurde betont, der Satz diene einerſeits zum Schutz der Reiſenden gegen ungerechtfertigte Anforderungen des Schiffers auf Betheiligung an den zur Rettung nöthigen Arbeiten; denn es werde indirect dadurch ausgeſprochen, daß die Reiſenden dann, wenn es ſich nicht um eine gemeinſchaftliche, ſondern um eine nur das Schiff u. ſ. w. bedrohende Gefahr handele, nicht mitzuarbeiten ſchuldig ſeien. Andererſeits habe die ſeit geraumer Zeit geltende Beſtimmung in ſofern praktiſche Bedeutung, als ſie unter Umſtänden zur Begründung von Rechtsanſprüchen gegen widerſpenſtige Reiſende ſowie umgekehrt zur Beſeitigung von Beſchwerden der Reiſenden über den Schiffer führen könne.

Schließlich wurde die Streichung des in Rede ſtehenden Satzes genehmigt.

Es beſteht demnach keine rechtliche Verpflichtung der Reiſenden, in Nothfällen mit der Schiffsbeſatzung Hand anzulegen zur Rettung von Schiff und Ladung. Damit iſt indeß die Frage, ob er für Dienſte, die er in Seenoth dem Schiffe und der Ladung erzeigt, Anſpruch auf einen entſprechenden Rettungslohn erheben kann, noch nicht entſchieden. Eine generelle Entſcheidung dürfte ſchwer zu treffen ſein. Wenn das Schiff auf den Strand gerathen iſt, das Leben des Reiſenden aber nicht mehr gefährdet erſcheint, ſo liegt kein Grund vor, den Reiſenden anders zu behandeln als jeden Dritten, der mit der Abbringung des Schiffes oder der Sicherung der Ladung aus einem geſtrandeten Schiffe ſich befaßt. Denn erſichtlich erfolgt ſolche Thätigkeit ausſchließlich im Intereſſe Dritter, nicht im eigenen Intereſſe. Wenn dagegen das Schiff ſich auf hoher See in Seenoth befindet, und der Reiſende z. B. der ermatteten Mannſchaft Beiſtand leiſtet, das Schiff gegen die Macht der Elemente zu vertheidigen, da läßt ſich das Intereſſe an der Erhaltung des eigenen Lebens nicht von dem Intereſſe für Schiff und Ladung trennen; der Reiſende ſucht das Schiff zu retten, weil es das einzige Mittel iſt, ihn ſelbſt zu retten. Die Frage iſt dabei, ob ein ausſchließliches Intereſſe für Dritte erforderlich iſt, oder ob es genügt, wenn die im eigenen Intereſſe vorgenommenen Handlungen in ihren Wirkungen auch Dritten zu Gute kommen.

Vorausgesetzt ist hierbei immer, daß die Thätigkeit des Reisenden auch von Erfolg begleitet ist, daß das Schiff oder dessen Ladung durch Hülfe des Reisenden aus einer Seenoth gerettet ist. Das Gesetz spricht nicht davon, daß „der Dritte“ bei Eintritt der Seenoth sich außerhalb des Schiffs befinden müsse, es ist daher an sich zulässig, auch den auf dem Schiffe befindlichen Reisenden als „Dritten“ zu bezeichnen. Es dürfte sich daher rechtfertigen, auch dem Reisenden, welcher wirksame Hülfe in Seenoth leistet, eine unter den Begriff des Berge- oder Hülfslohns fallende Vergütung zu bewilligen.

Man kann auch hiergegen nicht einwenden, daß die Dienste, die der auf dem Schiffe befindliche einzelne Reisende erzeigen kann, nur so unbedeutend seien, daß die für andere Verhältnisse berechneten Bestimmungen des Gesetzes auf ihn keine Anwendung finden könnten. Wenn die Dienste unbedeutend sind, so mag dies die Folge haben, daß de facto keine Ansprüche auf Vergütung für dieselben erhoben werden, nicht aber, daß sie de jure nicht begründet wären.

---

§ 10. B. Nach englisch-amerikanischem und französischem Recht.

Indeß hat die englisch-amerikanische Praxis eine Reihe von Fällen aufzuweisen, in denen Dienste erheblichster Art geleistet und auch als Salvage-Dienste anerkannt wurden. In einem Falle hatte ein auf dem Schiffe befindlicher Truppentransport durch große organisirte Bemühungen ein leck gewordenes Schiff flott erhalten, bis es den sicheren Hafen erreichte; es wurde ihnen Salvage zugebilligt, allerdings dabei ausgesprochen, daß die auf Grund eines mit der Regierung abgeschlossenen Vertrages beförderten Truppen nicht als Passagiere anzusehen seien.[1]) In einem zweiten Falle hatte ein Passagier an Stelle des zerbrochenen Steuerruder-Schafts eine andere Steuervorrichtung construirt, dank welcher das Schiff den Hafen erreichte. Er erhielt 3000 Pfund Sterling als Salvage zugebilligt [2])

---

[1]) Jones, S. 25, amerikanischer Fall „The Merimac“.

[2]) Jones, S. 76; Kennedy, S. 100; Pritchard, S. 1808, Anm. 89, amerikanischer Fall „Towle v. The Great Eastern“.

In einem dritten Falle[1]) hatte ein Paſſagier das Commando eines auf einem Felſen feſtſitzenden Schiffs übernommen; der Schiffer und ein Theil der Mannſchaft hatte das Schiff verlaſſen; der Lootſe war betrunken; der Paſſagier brachte das Schiff ſicher in den Hafen.

Doch ſprechen die engliſch-amerikaniſchen Entſcheidungen aus, daß ſolche Fälle, in denen die von den Paſſagieren geleiſteten Dienſte als Salvage vergütet werden, als Ausnahmen zu betrachten ſind, und daß in der Regel ein Paſſagier für einen dem in Noth befindlichen Schiffe geleiſteten gewöhnlichen Dienſt einen Anſpruch auf Salvage nicht erheben kann.

Dies hängt mit der vom engliſeh-amerikaniſchen Recht ausgebildeten Auffaſſung zuſammen, nach welcher: A salvor is a person, who without any particular relation to a ship in distress, proffers useful service and gives it as a volunteer adventurer, without any prëexisting covenant, that connected him with the duty of employing himself for the preservation of that ship. Auf dieſe Definition des Lord Stowell[2]) Bezug nehmend, führt Marvin aus: Hence it is, as a general rule, that neither the master, nor a paſſenger, nor a seaman, nor a pilot is entitled to a salvage compensation for the ordinary assistance he may have afforded to a vessel in distress, it being the duty, as well as the interest of all persons on board, of every description, to contribute their aid on such an occasion.

Kennedy[3]) ſpricht ebenfalls aus, der Paſſagier ſei in der Regel nicht berechtigt, für geleiſtete Dienſte Salvage zu beanſpruchen, und zwar aus ähnlichen, wenn auch nicht identiſchen Gründen, wie ſie bei der Schiffsbeſatzung vorliegen. Es ſei allerdings eine geſetzliche oder vertragsmäßige Verpflichtung auf Seiten des Paſſagiers, für die Sicherheit des Schiffs und ſeiner Ladung zu arbeiten, nicht vorhanden; indeß, wenn er beide retten helfe, ſo geſchehe dies gewöhnlich ſowohl der Abſicht wie dem Erfolge nach im Interreſſe ſeiner eigenen Sicherheit, und es könne ihm

---

[1]) Jones, S. 25; Kennedy, S. 100; Pritchard, Nr. 248, S. 1809, engliſcher Fall „Newman v. Walters“, mitgetheilt auch von Jacobsen, S. 781.

[2]) Marvin, § 139, S. 150; Kennedy, S. 25 in dem engliſchen Fall „The Neptune“.

[3]) Kennedy, S. 26 u. 99.

nicht verſtattet werden, einen Rechtstitel auf Salvage auf Bemühungen zu gründen, zu welchen er durch ſei eigenes Intereſſe getrieben ſei, wenngleich ſie im Erfolge gleichzeitig auch anderen Intereſſen zu gute kämen. Wo eine gemeinſame Gefahr vorhanden ſei, hätten alle Perſonen an Bord die ſtrengſte moraliſche Pflicht, zu helfen. Biete ſich dagegen für den Paſſagier die Gelegenheit, ſich und ſein Eigenthum in Sicherheit zu bringen, und bleibe er gleichwohl aus freier Wahl auf dem gefährdeten Schiff, um dasſelbe zu retten, oder verrichte er ſonſt außerordentliche Dienſte, ſo könne er Salvage-Anſprüche geltend machen.

In ähnlicher Weiſe äußert ſich auch Jones [1]), welcher hervorhebt, daß der Paſſagier nicht verpflichtet ſei, ſeine eigene Sicherheit aufs Spiel zu ſetzen, um Schiff und Ladung zu retten, und der ebenfalls anerkennt, daß bei außerordentlichen Bemühungen im Intereſſe des Schiffes der Salvage-Anſpruch berechtigt iſt.

Zu den gewöhnlichen Arbeiten, die einen Anſpruch auf Salvage nicht begründen, wird die Hülfe an den Pumpen gezählt.[2])

Für das deutſche Recht, das Freiheit von geſetzlichen, vertragsmäßigen oder moraliſchen Verpflichtungen zur Begründung eines Anſpruchs auf Rettungslohn nicht fordert, würde die Entſcheidung im entgegengeſetzten Sinne ausfallen müſſen.

Das Gericht zu Marseille hat am 5. April 1850 einem Paſſagier, der, während der Capitän mit einem Theil der Beſatzung das Schiff verließ, um Hülfe vom Lande zu holen, mit der übrigen Beſatzung auf dem Schiff zurückgeblieben war und nach vorgenommener Ausbeſſerung des Steuers mit Hülfe eines Fiſcherfahrzeuges Schiff und Ladung in den Hafen brachte, eine nach richterlichem Ermeſſen unter Berückſichtigung der Umſtände feſtgeſetzte Vergütung zugeſprochen.[3])

---

[1]) Jones S. 25.

[2]) Pritchard Nr. 245 und 246, S. 1808 und 1809, Jones S. 25, Kennedy S. 100, engliſcher Fall: The Vrede. Pritchard S. 1808 Note 90 amerikaniſcher Fall.

[3]) Journal de Marſeille 29. 1. 153.

Der Lootse.

§ 11. Nach deutschem Recht.

Wo das Gesetz den zur Ausübung ihres Gewerbes zugelassenen Lootsen die Pflicht auferlegt, ihre Dienste zu leisten, und für dieselben bestimmte Gebühren, Lootsgelder, festsetzt, kann gleichwohl die Frage entstehen, ob im concreten Falle der Lootse nur tarifmäßige Bezahlung für die von ihm geleisteten Dienste beanspruchen kann, oder statt derselben eine außerordentliche Vergütung nach Maßgabe der Grundsätze über Berge- und Hülfslohn.

Die Thätigkeit des Lootsen richet sich ihrer Bestimmung nach nur darauf, Schiffe, die das betreffende Revier befahren, durch ihre Kenntniß des Fahrwassers vor Unfällen, die Unkundigen dort zustoßen könnten, zu bewahren, nicht aber auf Beistand oder Rettung von Schiffen, die nicht blos der Führung eines des Fahrwassers Kundigen, sondern in Folge von Seeunfällen außerordentlicher Hülfsleistungen bedürfen.

So bestimmt schon § 17 der Cuxhavener Lootsen-Ordnung vom 20. December 1838:[1]) „Wenn ein Schiff an Grund stößt oder außerhalb des Fahrwassers liegt oder sonst außerordentlicher Hülfe bedarf, so gehen zwei Lootsen an Bord, welche ein jeder doppeltes Lootsgeld und nach Maßgabe ihrer Bemühungen, Gefahr und Zeitverlust eventualiter eine Extra-Vergütung erhalten."

Dieser Satz gilt zwar zunächst nur von den sog. Admiralitätslootsen, hat aber später auf alle Lootsen des Elbfahrwassers Anwendung gefunden.

Demgemäß hat das hamburgische Amtsgericht Ritzebüttel[2]) am 22. December 1868 dem Capitän eines Lootsschooners einen Hülfslohn von 1200 Thalern preuß. Courant dafür zugebilligt, daß er eine manöverirunfähig gewordene norwegische

---

[1]) Lappenberg, Sammlung der Verordnungen der freyen Hansestadt Hamburg, Bd. 15 S. 327.

[2]) H. G. Z. 1869 Nr. 54 S. 71.

Brigg, die mit Ladung auf Courant-Mark 47 000 (= 18800 Thaler preuß. Courant) geſchätzt war, in den Hafen geſchleppt hatte.

Desgleichen hat das Handelsgericht I zu Hamburg [1]) am 8. April 1869 unter Anerkennung, daß aus dem Gewerbebetriebe eines Lootſen eine Verpflichtung nicht abgeleitet werden könnte, die Führung eines Schiffes in allen Fällen ohne Rückſicht auf die Gefahr, in welcher ſich das Schiff befinde, und der er ſich ſelbſt ausſetze, gegen Vergütung von Lootsgeld zu übernehmen, einem Lootſen Hülfslohn dafür zugeſprochen, daß er ein aus dem rechten Fahrwaſſer zwiſchen Sandbänke getriebenes engliſches Dampfſchiff in das rechte Fahrwaſſer auf die Rhede von Amrum in Sicherheit gebracht hatte.

Es iſt indeß zu bemerken, daß der Lootſe nur in ſolchen Fällen unabhängig von dem Lootſentarif für ſeine Dienſte Vergütung nach Maßgabe der Grundſätze über Berge- und Hülfslohn beanſpruchen kann, in denen ſeine Dienſte von einem in Seenoth befindlichen Schiffe in Anpruch genommen werden.

Iſt dies nicht der Fall, tritt vielmehr der gefahrbringende Zuſtand erſt dann ein, nachdem der Lootſe ſeine Thätigkeit auf dem Schiffe angetreten hat, ſo würde es eine grobe Pflichtverletzung ſein, wollte er nunmehr das in verſtärktem Maße ſeiner Führung bedürfende Schiff ſeinem Schickſale überlaſſen, es ſei denn, daß jede Ausſicht auf Rettung desſelben geſchwunden, und ein längeres Verweilen mit unmittelbarer Lebensgefahr verbunden wäre; es bleibt vielmehr der Lootſe in ſolchem Falle an ſeinen Vertrag gebunden; ſeine weitere Dienſtleiſtung ſtellt ſich als Erfüllung ſeiner Lootſenpflicht dar. Iſt die Erfüllung mit beſonderem, in der Regel nicht eintretendem Aufwand von Zeit und Mühe verbunden, ſo mag es ſich rechtfertigen, dem Lootſen auch einen Anſpruch auf ein den Umſtänden entſprechend erhöhtes Lootsgeld zu gewähren; vorausgeſetzt natürlich, daß dieſer beſondere Aufwand von Zeit und Mühe nicht auf ein ſchuldvolles Verhalten [2]) des Lootſen ſelbſt zurückzuführen iſt. Ein Anſpruch auf einen Rettungslohn läßt ſich dagegen nicht rechtfertigen.

---

[1]) H. G. Z. 1869 Nr. 155 S. 193 und Nr. 166 S. 205. Beſtätigung abſeiten des hamburgiſchen Obergerichts 14. Mai 1869.

[2]) Es iſt eventuell zu unterſcheiden zwiſchen einem entſchuldbaren Irrthum und einer vertretbaren Nachläſſigkeit des Lootſen. Entſch. der Seeämter und des Oberſeeamts Bd. 1 S. 48, Perels § 70 S. 358 und 359.

Wir ſind hierbei davon ausgegangen, daß die Thätigkeit des Lootſen auf dem während ſeiner Führung in Seenoth gerathenen Schiff die eigentliche im Eingang dieſes Abſchnitts geſchilderte Lootſenthätigkeit bleibt. Indeß iſt es möglich, daß der Lootſe in ähnlicher Weiſe, wie dies in dem Abſchnitt von den Paſſagieren dargeſtellt iſt, Dienſte verrichtet, die nicht zu ſeiner Lootſenthätigkeit gehören. Darüber, daß der Lootſe nicht zur Schiffsbeſatzung zu zählen iſt, daß alſo das Verbot des Art. 742, Abſ. 3 auf ihn keine Anwendung findet, dürfte kaum mehr Streit herrſchen.[1]) Iſt ſeine eigentliche Lootſenthätigkeit beendigt, oder betheiligt er ſich an anderen Arbeiten, als zu ſeiner Lootſenthätigkeit gehören, ſo wird man ihn ebenſo ſtellen müſſen, wie jeden Dritten, der in der durch die Seenoth geſchaffenen gefährlichen Lage mitgewirkt hat, auch hier natürlich unter Berückſichtigung des Umſtandes, ob nicht ein etwaiges Verſchulden des Lootſen den gefährlichen Zuſtand herbeigeführt hat.

---

§ 12. B. Nach engliſch-amerikaniſchem und italieniſchem Recht.

Das engliſche und das nordamerikaniſche Recht ſtimmen bezüglich der Stellung des Lootſen nicht ganz mit einander überein.

Der Standpunkt des engliſchen Rechts iſt der folgende: The pilot, who has been engaged for reward as such, cannot claim salvage remuneration for ordinary pilotage services, nor are the services of a pilot to te deemed extraordinary merely because they involve some degree of hazard, or even such a degree of hazard, as might entitle one, who performed them purely as a volunteer, to rank as a salvor in respect of them. The occupation of a pilot necessarily involves risk and, „it would be extremely dangerous, to allow the general rule, that the pilots cannot claim as salvors, to be too easily violated: the exceptions to this rule should be few and clearly defined. It ought to be well under-

[1]) Perels, Deutſches öffentliches Seerecht, § 23 S. 144, § 55 S. 294. Lewis, Commentar zu § 3 der Seemannsordnung S. 182 ff. Ehrenberg S. 222.

stood, that the services of a pilot are not lightly to be converted into salvage services."[1])

Die Merchant Shipping Act vom 25. Auguſt 1894, section 592 verbietet bei Strafe bis zu 10 Pfund Sterling dem qualificirten Lootſen, mehr oder weniger zu fordern und anzunehmen, und dem Schiffer mehr oder weniger anzubieten, als die beſtehende Lootſentaxe vorſchreibt.

Doch erkennt die engliſche Gerichtspraxis an, daß Umſtände vorliegen können, welche die Thätigkeit des Lootſen von vornherein nicht als bloße Lootſendienſte, ſondern als Salvage-Dienſte erſcheinen laſſen, ebenſo, daß auch der Character eines urſprünglichen Lootſendienſtes nach Beginn desſelben durch Umſtände derartig geändert ſein kann, daß ein Anſpruch auf Salvage begründet erſcheint. Dies tritt beſonders hervor, wenn die Dienſte außerhalb des betreffenden Lootſenreviers geleiſtet werden oder in anderer Thätigkeit, als in der eigentlichen Lootſenthätigkeit beſtehen, z. B. bei den Schiffspumpen, im Ausbringen, Slippen, Wiederaufnehmen eines Ankers, Abbringen eines Schiffs vom Felſen. So iſt denn auch in dem als Leading case anzuſehenden Fall „Akerblom v. Price" [2]) von der Queens Bench Division ausgeſprochen: wenn das Schiff in dem Augenblick, in dem der Lootſe an Bord kam, ſich „in distress", Seenoth, befand, gleichgülig ob geringeren oder höheren Grades, oder nachher, ohne Verſchulden des Lootſen, in ſolchen Zuſtand gerieth, ſo brauche der Lootſe für das in Sicherheit bringen ſich nicht mit dem einfachen Lootsgeld zufrieden zu geben, ſondern könne Salvage beanſpruchen. Es kommt dabei nicht darauf an, ob das Schiff beſchädigt war, ſondern es genügt ſchon, daß das Schiff bei Unkenntniß bezüglich der Localität ſich in dringender Gefahr des Verluſtes befand. Das Urtheil gipfelt in dem Satze: Soll der Lootſe berechtigt ſein, einen Salvage-Anſpruch zu erheben, ſo muß er nicht nur nachweiſen, daß das Schiff in gewiſſem Sinne „in distress" war, ſondern, daß es in ſolchem „distress" war, daß es Gefahr lief verloren zu gehen, und daß der Lootſe ſelbſt eine ungewöhnliche Gefahr lief, oder ungewöhnliche

[1]) Kennedy, S. 81, unter Anführung einer Entſcheidung von Sir R. Phillimore in dem Falle „The Aeolus". Ferner Entſcheidung von Sir W. Scott aus dem Jahre 1799, mittgetheilt von Jacobsen, S. 778.

2) Pritchard Nr. 326 S. 1818, Kennedy S. 82—85. Hier werden in Note r die früheren ſich mit der Frage befaſſenden Entſcheidungen aufgeführt.

Verantwortlichkeit auf sich nahm, oder eine ungewöhnliche Geschicklichkeit an den Tag legte, oder eine solche ungewöhnliche Art von Diensten leistete, daß es „unfair“ und ungerecht erscheinen würde, wenn er anders als nach den Grundsätzen über Salvage belohnt werden sollte.

Während das englische Recht den Lootsen für nicht verpflichtet erachtet, an Bord eines „in distress“ befindlichen Schiffes zu gehen und daher, wenn er es gleichwohl thut, ihm Salvage-Ansprüche zubilligt,[1]) gilt als amerikanisches Recht, daß der Lootse verpflichtet ist, immer bereit zu sein, zu Schiffen, die seine Dienste begehren, bei jeder Art Wetter hinauszugehen, außer wenn für ihn absolute Lebensgefahr damit verbunden ist, auch zu solchen Schiffen, die „in distress“ sind. In bestimmten Fällen können die Lootsen dafür eine Extravergütung, nicht aber Salvage beanspruchen. So ermächtigt eine Act of New York vom 19. Februar 1819 ch. 18 sect 19 den Board of wardens of the port of New York, den Branch- und Deputy Lootsen eine angemessene Belohnung für besondere für die Erhaltung von nothleidenden Schiffen geleistete Dienste zu bewilligen.[2]) Ein mit einem Lootsen abgeschlossener Vertrag, nach welchem er für Abbringen eines auf Grund gerathenen Schiffs 500 Dollars erhalten sollte, wurde vom Supreme Court of New York für unverbindlich erklärt. Indeß ist in einzelnen Fällen auch von den amerikanischen Gerichten dem Lootsen für Extra-Dienste eine Salvage-Belohnung zugesprochen.[3])

Das italienische Recht, Act 195 u. 196 des Codice per la marina mercantile verweist die Lootsen auf den durch Tarif festgesetzten Lohn und fügt hinzu:

Ogni promessa di mercede maggiore di quella portata dalla tariffa, e fatta in momento di pericolo della nave è inattendibile. Jedes über den festgesetzten Tarif hinausgehende Lohnversprechen, das im Augenblick der einem Schiffe drohenden Gefahr abgegeben wird, ist unbeachtlich.

Daneben aber legt das Gesetz den Lootsen die Pflicht auf, die ihrer Führung anvertrauten Schiffe nicht eher zu verlassen,

---

[1]) Abbott Part. III Ch. III No. 8 S. 158 u. 159, Maclachlan S 291.

[2]) Kent S. 238, Anm. A.

[3]) Jones S. 36 u. 37, Note h, Pritchard S. 1815 u. 1816, Note 98—107.

als bis dieselben an ihrem Bestimmungsorte oder vor Anker liegen, oder bei ausgehenden Schiffen, bis sie sich außerhalb jeder Gefahr befinden.

Daß nicht nur eine Ausnahmen zulassende Regel vorliegt, sondern daß Lootsen unter keinen Umständen einen Anspruch auf Berge- oder Hülfslohn erheben können, findet für das italienische Recht seine Bestätigung durch Benfante. [1])

Der Schlepper.

§ 13. A. Nach deutschem Recht.

Die vorhergehenden Erörterungen haben sich mit der Frage beschäftigt, ob, beziehentlich unter welchen Umständen die Personen der Schiffsbesatzung, Reisende und Lootsen für die zum Vortheil von Schiff und Ladung in Seenoth geleisteten Dienste Berge- oder Hülfslohn beanspruchen können.

Bei der Schiffsbesatzung spielt die Stellung zu dem Rheder auf Grund des Dienstverhältnisses, bei den Reisenden das mit der Erhaltung des Schiffes verbundene eigene Interesse eine Rolle, bei dem Lootsen kommen die gesetzlichen Bestimmungen bezüglich der Ausübung seiner Gewerbepflicht in Frage.

Ein rein obligatorisches Verhältniß dagegen ist es, das den zwecks Ausführung eines Bugsirvertrages angenommenen Schlepper, beziehentlich dessen Eigenthümer oder Rheder, mit dem geschleppten Schiff verbindet.

Das Wesen des Schleppvertrages besteht darin, daß ein Schiff es übernimmt, gegen Bezahlung die Reise eines anderen zu beschleunigen, ohne daß indeß etwas anderes als solche Beschleunigung erfordert wird. Der Grund für Annahme eines Schleppers mag darin liegen, daß es dem zu schleppenden Schiff überhaupt

[1]) Benfante, § 44, S. 73, 75.

an einer motorischen Kraft fehlt, oder daß besondere Umstände: Mangel an Wind oder widrige Winde die Benutzung der auf dem Schiff vorhandenen Fortbewegungsmittel verhindern, oder daß eine schnellere Erreichung eines Reisezieles mit Hülfe des Schleppers erhofft wird, als mittels alleiniger Anwendung der eigenen Fortbewegungskraft erwartet wird. Andererseits können die Dienste eines Schleppers auch darum in Anspruch genommen werden, weil die ursprünglich vorhandene Fortbewegungskraft nicht zur Anwendung kommen kann, weil die vorhanden gewesenen Vorrichtungen unbrauchbar geworden sind, z. B. weil die Maschine oder die Schraube eines Dampfers, die Masten eines Segelschiffs zerbrochen sind; oder die Fortbewegungskraft ist nicht ausreichend, ein anderes der Fortsetzung der Reise entgegengetretenes Hinderniß zu beseitigen, wenn z. B. das Schiff auf Felsen oder Sand gerathen ist und nicht wieder abkommen kann; oder die Fortbewegungskraft ist zwar an sich unbeeinträchtigt, doch sind andere Momente vorhanden, die ihr entgegenwirken, z. B. die Steuervorrichtung ist zerbrochen oder functionirt nicht, weil das Schiff Schlagseite hat.

Die verschiedenen, der ordnungsmäßigen Ausführung entgegentretenden Momente können nun entweder schon vorhanden sein im Augenblick, in welchem der Bugsirvertrag abgeschlossen wird, oder während der Ausführung desselben eintreten.

Demnach kann in Frage kommen, ob, wenn die Dienste eines Schleppers angenommen werden, ein reiner Bugsirvertrag vorliegt, oder diese Dienste sich als Bergung und Hülfeleistung in Seenoth qualificiren, sowie ferner, ob, wenn ursprünglich ein reiner Bugsirvertrag abgeschlossen ist, dessen rechtlicher Character durch inzwischen, während der Ausführung eingetretene Momente in eine Bergung oder Hülfeleistung in Seenoth übergehen kann.

Die erste Frage beantwortet sich dahin, daß alle diejenigen Dienste, welche einem in Seenoth befindlichen Schiffe geleistet werden, sich, sofern der Dienstleistende seiner Person nach nicht von Ansprüchen auf Berge- oder Hülfslohn ausgeschlossen ist, als Bergungs- oder Hülfeleistungsdienste darstellen. Sofern also von einem Schlepper einem in Seenoth befindlichen Schiffe Dienste geleistet werden, sind sie als Bergungs- oder Hülfeleistungsdienste anzusehen. Die Beantwortung der Frage hängt also im Einzelfalle davon ab, ob das betreffende einen Schlepper annehmende Schiff

ſich in Seenoth befindet oder nicht. Das ſchließt nicht aus, daß trotz Vorliegens einer Seenoth durch Vertrag die Anwendung der Grundſätze über Bergung und Hülfeleiſtung in Seenoth ausgeſchloſſen, und die Vergütung einer nur nach den üblichen Schlepplohnſätzen zu berechnenden Vergütung vereinbart werden kann.

Die zweite Frage würde ebenfalls im bejahenden Sinne zu beantworten ſein, wenn es nur darauf ankommen würde, die Dienſte als ſolche rechtlich zu qualificiren. Die Bergung und Hülfeleiſtung in Seenoth kann auf vielfache Art und Weiſe erfolgen, insbeſondere auch mittelſt Schleppens eines nothleidenden Schiffes: Bergung und Hülfeleiſtung einerſeits und Schleppen andererſeits ſind an ſich keine heterogene Begriffe. Vielmehr ſtellen ſich die Schleppdienſte, die einem nothleidenden Schiffe geleiſtet werden, im Gegenſatz zu den gewöhnlichen Schleppdienſten als außergewöhnliche Schleppdienſte dar, die als ſolche auch an ſich außergewöhnlich zu vergüten ſein würden. Mit den eigentlichen Dienſten eines Schleppers können nun aber in Folge unvorhergeſehener Momente andere Dienſte verbunden werden, welche die Ausführung eines abgeſchloſſenen Bugſirvertrages oder die Fortſetzung einer bereits begonnenen Ausführung erſt ermöglichen, und es ſpitzt die Frage ſich dahin zu, ob der Eintritt ſolcher unvorhergeſehener Momente geeignet iſt, die vertragsmäßigen Vereinbarungen über die Ausführung eines Bugſirvertrages und die dafür zu zahlende Vergütung außer Kraft zu ſetzen und an Stelle oder neben ſolche Vergütung eine beſondere nach den Grundſätzen über die Bemeſſung von Berge- oder Hülfslohn zu berechnende Vergütung treten zu laſſen.

Man wird unterſcheiden müſſen, ob die eingetretenen unvorhergeſehenen Momente, in der Regel Seeunfälle, die Ausführung des Bugſirvertrages unmöglich machen oder nicht.

Erleidet das geſchleppte Schiff bei Ausführung der übernommenen Schlepparbeit Schaden, ſo tritt der mit dem Schleppſchiff geſchloſſene Bugſirvertrag nicht ſchon dadurch außer Kraft. Das Schleppſchiff bleibt vielmehr, ſofern die Arbeit überhaupt auszuführen iſt, an den Vertrag gebunden und kann deshalb, weil das geſchleppte Schiff thatſächlich in Seenoth gerathen iſt, nicht ſtatt des vereinbarten Schlepplohns Berge- oder Hülfslohn beanſpruchen.

Indeß, wenn bei Ausführung des Bugſirvertrages beſondere Leiſtungen vorgekommen ſind, die bei Ausmeſſung des vereinbarten

Bugſirlohns nicht mit berückſichtigt ſind, ſo iſt für dieſe beſonderen Leiſtungen eine beſondere Entſchädigung zu zahlen.[1])

Iſt dagegen durch die eingetretenen Seeunfälle die Ausführung des Bugſirvertrages unmöglich gemacht, und leiſtet nunmehr das urſprünglich zum Schleppen angenommene Schiff beziehungsweiſe deſſen Beſatzung dem nothleidenden Schiff Dienſte, durch welche daſſelbe oder die in demſelben befindliche Ladung ganz oder zum Theil gerettet wird, ſo kann ein Anſpruch auf Berge- oder Hülfslohn geltend gemacht werden.[2])

Es wird indeß auch hier darauf ankommen, daß eine wirkliche Seenoth vorliegt, wenn anders von einer Hülfeleiſtung in Seenoth die Rede ſein ſoll. Eine ſolche iſt nicht als vorhanden angenommen in einem Falle, in dem ein auf Grund eines Bugſirvertrages geſchlepptes Schiff bei Ausführung von einem dritten Schiff angerannt und in ſchwer beſchädigtem Zuſtand zunächſt auf den Strand geſchleppt, ſodann nach erfolgter Dichtmachung wieder vom Strande abgebracht und in den Hafen aufgeſchleppt wurde. Das Gericht nahm an, daß das auf den Strand Schleppen in den Rahmen des abgeſchloſſenen Bugſirvertrages falle, daß aber das Dichtmachen, Abbringen und Aufſchleppen darum nicht als Hülfeleiſtungen in Seenoth ſich darſtellten, weil das Schiff ſich zur Zeit der Vornahme dieſer Handlungen nicht mehr in einer augenblicklichen Gefahr befand.[3])

Die Frage, welchen Einfluß es auf die Geltendmachung des Anſpruchs auf Berge- oder Hülfslohn abſeiten des Schleppers hat, wenn das geſchleppte Schiff durch ein von Seiten der Beſatzung des Schleppers beziehungsweiſe des Rheders deſſelben zu vertretendes Verſchulden in die Lage gebracht iſt, daß Bergungs- oder Hülfeleiſtungsdienſte erforderlich waren, um daſſelbe aus der Seenoth zu retten, läßt ſich nicht ohne Weiteres entſcheiden.

Daß das vertretbare Verſchulden bei Ausführung einer contractlich übernommenen Verbindlichkeit ſchadenerſatzpflichtig macht, iſt ſelbſtverſtändlich. Die Schwierigkeit tritt dadurch ein, daß in vielen Fällen der Eigenthümer des Schleppſchiffs nur unter Beſchränkung auf Schiff und Fracht für den Schaden verantwortlich

[1]) H. G. Z. 1874 Nr. 144 S. 173. L. G. Hbg. 8. Januar 1874.
[2]) H. G. Z. 1880 Nr. 117 S. 319. L. G. Hbg. 12. Juli 1880.
[3]) H. G. Z. 1888 Nr. 96 S. 221. L. G. Hbg. 13. Juli 1888.

ist, daß der Schlepplohn als solcher der Fracht nicht ohne Weiteres gleichgestellt ist, daß der Anspruch auf Berge- und Hülfslohn nicht als eine Accrescenz der bezeichneten Haftungsgegenstände, sondern als ein selbstständiger zum Landvermögen des Rheders gehöriger Anspruch anzusehen ist, schließlich, daß der Anspruch auf Schlepplohn dem Rheder als solchem zusteht, während bezüglich des Berge- und Hülfslohns eine Vertheilung unter Rheder, Schiffer und übriger Besatzung vorzunehmen ist.

Wir beschränken uns an dieser Stelle auf diese Andeutungen und werden in anderem Zusammenhange hierauf zurückkommen.[1])

---

§ 14. B. Nach englisch-amerikanischem Recht.

Die Stellung des Schleppers, der einen Bugsirvertrag auszuführen unternommen hat, ist in Bezug auf die Umstände, welche zu einen Anspruch auf Salvage führen können, nach englisch-amerikanischem Rechte der Stellung des Lootsen sehr ähnlich. Der Schlepper — tug — wird durch Eintritt unerwarteter Schwierigkeiten oder Verzögerungen bei Ausführung des Vertrages oder durch zeitweilige Unterbrechungen der Bugsirarbeit, wie solche durch Reißen der Schlepptrosse oder Eintritt ungünstiger Witterung herbeigeführt werden können, von der übernommenen Verpflichtung, das geschleppte Schiff — tow — nach dem Bestimmungsplatz zu befördern, nicht frei. Anders liegt es, wenn durch unvorhergesehene Zwischenfälle die Ausführung des Bugsirvertrages unmöglich geworden ist, und der Schlepper nunmehr dem in Seenoth gerathenen geschleppten Schiff Beistand zur Errettung desselben aus der Seenoth leisten muß. In diesem Falle steht der Geltendmachung eines an Stelle des vereinbarten Schlepplohns tretenden Anspruchs auf Salvage reward nichts im Wege, vorausgesetzt, daß die Seenoth des geschleppten Schiffs nicht auf ein Verschulden (misconduct, negligence oder incapacity) des Schleppers zurückzuführen ist. Auch hier ist indeß unter Berücksichtigung aller Umstände abzuwägen, ob die eingetretenen Veränderungen so erheblich sind,

[1]) Unten § 17, S. 81—85.

um die Umwandlung eines Bugſirvertrages in eine Bergung oder Hülfeleiſtung gerechtfertigt erſcheinen zu laſſen.[1])

Eine Reihe von Entſcheidungen der engliſchen Gerichte hat ſich mit der Frage beſchäftigt, ob im Einzelfall ein Anſpruch auf Salvage begründet ſei. Ebenſo wie bezüglich des Lootſen die Entſcheidung Akerblom v. Price, ſo iſt bezüglich des Schleppers die Entſcheidung „The Minnehaha" als Leading case anzuſehen.

Es handelte ſich in dieſem in letzter Inſtanz vom Judicial Committee des Privy Council entſchiedenen Fall um einen von der Minnehaha mit einem Schleppdampfer United Kingdom abgeſchloſſenen Bugſirvertrag, dem zu Folge die Minnehaha von der Mündung des Mersey für 30 Pfund Sterling nach Liverpool geſchleppt werden ſollte. Gleich nach Beginn des Bugſirdienſtes riß bei ſtarkem Winde und ſchwerem Seegang die Schlepptroſſe; die Minnehaha wurde über eine Sandbank in das Formby Hole, einen durch ſeine Enge gefährlichen Canal, getrieben. Mit Hülfe zweier anderer Schlepper gelang es der United Kingdom unter Aufwendung erheblicher Geſchicklichkeit und unter großer Schwierigkeit, die Minnehaha aus der gefährlichen Lage zu befreien und nach Liverpool zu bugſiren. An Stelle des vereinbarten Bugſirlohnes von 30 Pfund Sterling wurden der Minnehaha als Salvage 300 Pfund Sterling zugebilligt.[2])

Obwohl die bei Abſchluß des Bugſirvertrages vorliegenden Umſtände ſich nicht geändert haben, kann doch der Schlepper berechtigt erſcheinen, ſtatt des vereinbarten Schlepplohns einen Salvage reward zu beanſpruchen, wenn nämlich zur Zeit des Abſchluſſes des Vertrages das zu ſchleppende Schiff ſich bereits in einem gefährdeten Zuſtand befand, und ſolcher dem Führer des Schleppers verheimlicht worden war, vorausgeſetzt, daß die bereits erlittene Beſchädigung für die von dem Schlepper übernommene Ausführung bei Abſchätzung der Gefahr und Schwierigkeit von Erheblichkeit ſein konnte.[3])

---

[1]) Kennedy S. 87—97, Jones S. 37—47, Pritchard Nr. 516—603, Marvin §§ 147 u. 148, S. 155, 157, Voigt in Goldſchmidt Ztſchr. f. d. g. H.-R. Bd. 28 S. 353, Entſcheidung in Sachen des Schiffs Commodore v. Schiff Robert Dixon 1879, Asp. IV S. 95ff.

[2]) Pritchard Nr. 539 u. 543 S. 1838, Kennedy S. 91—94, Jones S. 38—42.

[3]) Jones S. 46, Kennedy S. 95.

Für das italienische Recht nimmt Benfante gleichfalls die Möglichkeit der Umwandlung eines Schleppvertrages in eine Hülfeleistung an, wenn nämlich durch einen Seeunfall eine Unterbrechung der Schleppthätigkeit eintritt und alsdann der Schlepper, statt das geschleppte Schiff zu verlassen, an Ort und Stelle verbleibt und Beistand leistet. Voraussetzung ist jedoch, daß den Schlepper an dem Seeunfall keinerlei Verschulden trifft.

Im Anschluß hieran behandelt Benfante die Frage, ob der Schlepper Anspruch auf Hülfslohn erheben kann, wenn er einem Schiffe, das durch Zusammenstoß mit dem von ihm geschleppten Schiff in Seenoth gerathen ist, Hülfe leistet. Er spricht seine Meinung dahin aus, daß auch in diesem Falle die Entscheidung davon abhängen müsse, ob das schleppende Schiff den Zusammenstoß herbeigeführt hat oder nicht. [1])

Die Thätigkeit von im öffentlichen Dienst stehenden Personen.

§ 15. **A. Nach deutschem Recht.**

In Deutschland fehlt es an gesetzlichen Bestimmungen bezüglich der Frage, wie weit, wenn die Befreiung eines Schiffs aus einer Seenoth durch ein Regierungsschiff oder ein Schiff der Kaiserlichen Marine erfolgt ist, die im öffentlichen Dienst stehenden Personen, z. B. die Besatzungen von Fahrzeugen des Lootsen- und Seezeichenverkehrs, von Werft-, Depot- und Hafenfahrzeugen Anspruch auf Belohnung für Bergung und Hülfeleistung haben.

Es läßt sich nicht verkennen, daß in Friedenszeiten der Schutz der vaterländischen Interessen auf dem Meere neben der eigentlichen Berufsthätigkeit, wenn auch nicht als Rechtspflicht, doch im

[1]) Benfante S. 75 u. 76.

öffentlichen Interesse geboten erscheint. Soweit es sich um die Kaiserliche Marine handelt, wird dieser Schutz auch auf Schiffe, welche unter fremder Flagge fahren, ausgedehnt. Von der Kaiserlichen Marine wird niemals ein Berge- oder Hülfslohn in Anspruch genommen, nur Ersatz der für die Bergung oder Hülfeleistung aufgewendeten directen Kosten wird beansprucht. Bei den anderen eben genannten Kategorien von Schiffen werden etwas abweichende Grundsätze befolgt. Es kommen wiederholt Fälle vor, in denen von Mannschaften solcher Fahrzeuge unter Benutzung derselben Bergungen und Hülfeleistungen vorgenommen werden. Da diese Mannschaften indeß nicht als den Schiffsbesatzungen der Kauffahrteischiffe gleichgestellt angesehen werden können, so findet die in Art. 751 des H. G. B. getroffene Bestimmung über die Vertheilung etwaigen Berge- und Hülfslohns unter Rheder, Schiffer und übrige Schiffsbesatzung keine Anwendung. Grundsätzlich erwirbt kein Angestellter des Staats durch Erfüllung dienstlicher Funktionen ein Recht auf Gewährung besonderer Vergütungen. Der etwaige Anspruch auf Berge- oder Hülfslohn kann daher nur von der den Angestellten der bezeichneten Fahrzeuge vorgesetzten Behörde geltend gemacht werden. Andererseits liegt es in dem anerkannten öffentlichen Interesse, zur Anspornung des Diensteifers und zur Anerkennung für die oft mit großer Gefahr verbundenen Anstrengungen, besonders wenn solche nur die Rettung von Menschenleben zum Ziel haben, den Mannschaften und Beamten der genannten Fahrzeuge eine Belohnung zu Theil werden zu lassen.

Soweit das deutsche Reich beziehentlich die im Reichsdienst thätigen Schiffe in Frage kommen, hat sich, weil doch der Reichskasse durch die Bergungen und Hülfeleistungen Unkosten erwachsen, die gedeckt werden müssen, ein Verfahren herausgebildet, wonach zwar für Rechnung des Reichs der zu Gunsten desselben von den Mannschaften der bezeichneten Fahrzeuge verdiente Berge- und Hülfslohn für die Rettung eines in Seenoth befindlichen Fahrzeuges oder der Ladung desselben eingehoben wird, indeß die nach Deckung der der Reichskasse entstandenen Unkosten verbleibenden Beträge zur Belohnung in der angegebenen Weise verwendet werden.

Dies Verfahren ist durch Etat für die Verwaltung der Kaiserlichen Marine zuerst im Etat 1893/94 zum Ausdruck gebracht, und zwar ist mit der angegebenen Erläuterung den stattgehabten

Ermittelungen entſprechend ein beſonderer Einnahmetitel Kap. 10, Tit. 10, einſtweilen im Betrage von ℳ 6000.— und unter Kap. 63, Tit. 4 ein Ausgabetitel in gleicher Höhe neu eingeſtellt worden. Der Fonds iſt übertragbar gemacht, damit im einzelnen Falle genügende Mittel zu Belohnungen zur Verfügung ſtehen.[1])

---

§ 16. B. Nach engliſch-amerikaniſchem Recht.

In England traf das erſte Statut, 13. Anne c. 21 (vom Jahre 1713), das die Bezahlung eines reasonable reward für Salvors vorſchrieb, zugleich die Beſtimmung, daß die Befehlshaber und Offiziere ſowohl von Kriegsſchiffen wie von Kauffahrteiſchiffen verpflichtet ſeien, nothleidenden Schiffen Beiſtand zu leiſten; indeß wurde zwiſchen dieſen beiden Klaſſen von Schiffen weder bezüglich der Pflicht, noch bezüglich der Belohnung ein Unterſchied gemacht.

Dementſprechend ſind auch in früheren Zeiten die Grundſätze über Salvage auf Kriegsſchiffe und deren Beſatzung ebenſo wie auf andere Salvors angewandt.[2]) Doch wird es nunmehr als eine mit der Stellung der Offiziere und Mannſchaften der Königlichen Marine als Dienern des Staats unzweifelhaft verbundene Pflicht anerkannt, britiſchen Schiffen, den darauf befindlichen Menſchenleben, wie den Ladungen, ihren Schutz angedeihen zu laſſen und zu dieſem Zwecke auch thätig einzugreifen, ohne daß ſie dafür einen Salvage reward beanſpruchen können, weil ſolche Thätigkeit in der Regel in den Bereich ihrer öffentlichen Pflicht fällt. Aber es erſtreckt ſich dieſe Pflicht auf die Gefahren, welche einem Schiff durch Meuterei, Seeräuberei oder feindliche Nehmung entſtehen, während eigentliche Seegefahren zu beſeitigen, zu der öffentlichen Pflicht nicht eigentlich gezählt werden kann.

Gleichwohl wird auch bezüglich ſolcher eigentlichen Seegefahren den Offizieren der Königlichen Schiffe nur dann ein Anſpruch verſtattet, wenn ihre einem nothleidenden Schiffe geleiſteten Dienſte von wirklicher Bedeutung oder mit Gefahr verbunden

---

[1]) Vergl. Anl. VI zum Etat 1893/94, S. 2, 3, 140, 141, vergl. auch den Etat der Bauverwaltung, Anl. 15, zum Preußiſchen Staatshaushalts-Etat für 1885/86, Kap. 28, Tit. 6 und Kap. 65, Tit. 12a.

[2]) Jones, S. 50.

waren. Eine hierauf bezügliche Vorschrift des Board of Admiralty erging schon am 30. Januar 1852; die Merchant Shipping Act von 1854 bestimmte alsdann, daß vor schließlicher Zuerkennung von Salvage Belohnungen für von Befehlshabern oder Mannschaften irgend eines der Königlichen Schiffe einem Schiffe, der Ladung oder dem Zubehör eines Schiffes geleistete Dienste eine schriftliche Einwilligung der Admiralität beigebracht werden müsse, und diese Bestimmung ist auch in die Merchant Shipping Act von 1894 (57 and 58 Vict. ch. 60) S. 557 ff. (Salvage by Her Majesty's Ships) aufgenommen.

In einem der neuesten Zeit angehörigen Falle „The Cargo of Ulysses" wurde nach von der Admiralität ertheilter Genehmigung dem Befehlshaber, Offizieren und Mannschaft des Königlichen Schiffs „Falcon" ein Betrag von 1000 Pfund Sterling als Salvage zugesprochen, weil sie bei der Löschung der Ladung eines im Rothen Meere gestrandeten Schiffs behülflich gewesen waren.

Das englische Gesetz spricht allgemein „von Schiffen", ohne einen Unterschied zu machen zwischen dem Eigenthum britischer Unternehmer und dem anderer Personen.

Das amerikanische Recht entspricht darin dem englischen, daß es gewöhnliche Dienste, die auf die Rettung amerikanischer Schiffe aus einer Seenoth hinzielen und weder besondere Kühnheit von Seiten der Offiziere und Mannschaft noch Gefahr für dieselben mit sich bringen, als in den Rahmen ihrer öffentlichen Pflicht fallend erachtet und einen Salvage-Anspruch nur dann gewährt, wenn es sich um große und außerordentliche Dienste handelt. Dagegen findet keine Beschränkung statt, wenn die Dienste ausländischen Schiffen geleistet sind.[1])

Das italienische Recht enthält keine Specialbestimmung über die Frage, ob für Dienste, die von einem Kriegsschiffe nothleidenden Schiffen geleistet sind, Lohn beansprucht werden kann.

Benfante[2]) glaubt die Frage verneinen zu müssen und zwar nicht nur dann, wenn ein italienisches Kriegsschiff einem italienischen Schiffe Hülfe leistet, sondern auch, wenn einem ausländischen Schiff Beistand geleistet wird.

Nur zu erwähnen ist, daß auch Offiziere und Mannschaften der Küstenwache (Coast guard), wenn sie über den Rahmen ihrer

[1]) Jones, S. 51—53.
[2]) Benfante, S. 80 u. 81.

Amtspflichten hinaus thätig werden, nach englischem Recht einen Anspruch auf Salvage reward haben. Zu ihrer amtlichen Thätigkeit gehört nur Aufbewahrung und Schutz der aus einem Schiffbruch herrührenden Gegenstände, während sie nicht verpflichtet sind, sich in See zu begeben und mit eigener Gefahr und Mühe Rettungsthätigkeit auszuüben. Das Gleiche gilt auch von dem Receiver of wreck. Für ihre amtliche Thätigkeit sind sämmtliche genannte Personen auf die Gebühren beschränkt, welche der Board of Trade in den festgesetzten Tarifen bestimmt hat. Merchant Shipping Act 1894 S. 567, 568.[1]) Entsprechend haben bezüglich der Revenue Officers auch die amerikanischen Gerichte entschieden.[2])

Hier ist noch zu erwähnen die Bestimmung der deutschen Strandungsordnung

> § 41, Abs. 2: Der Vorsteher des Strandamts hat auch in dem Fall keinen Anspruch auf Berge- oder Hülfslohn wenn er zugleich zum Strandvoigt bestellt ist.

Die Bedeutung dieser Bestimmung geht dahin: Der Vorsteher des Strandamts hat als solcher für die amtliche Thätigkeit, die er in Gemäßheit der Strandungsordnung auszuüben hat, keinen Anspruch auf Berge- oder Hülfslohn; dies ergiebt sich schon daraus, daß seine Thätigkeit nicht als Bergung oder Hülfeleistung aufzufassen ist. Der Strandvoigt dagegen soll an sich, wenn es sich um eine Bergung und Hülfeleistung handelt, soweit er an solcher theilnimmt, nicht anders gestellt werden, als sonstige bei der Bergung und Hülfeleistung betheiligte Personen. Man hat zu seinem Nachtheil keine Ausnahmebestimmungen treffen wollen, weil es schwer sein würde, in kleineren an der Küste gelegenen Ortschaften geeignete Personen für das Amt eines Strandvoigts zu finden, wenn man ihnen von vornherein die Aussicht auf Theilnahme an einem durch Bergung und Hülfeleistung zu erzielenden Gewinn abschnitte. Nur für den Fall hat man im Interesse der Unparteilichkeit geglaubt, eine Ausnahme zum Nachtheil des Strandvoigts eintreten lassen zu müssen, wenn er in seiner Person die Stellung als Strandvoigt und als Vorsteher des Strandamts vereinigt.[3])

---

[1]) Kennedy S. 107 ff., Jones S. 53.

[2]) Jones S. 54.

[3]) Vergl. Motive zur Strandungsordnung, den Bericht der Reichstagscommission und die stenographischen Berichte über die Verhandlungen des deutschen Reichstages, 2. Legislaturperiode I. Session.

Anſpruch auf Hülfslohn nach einem Zuſammenſtoſs von Schiffen.

§ 17. A. Nach deutſchem Rechte.

Wo die Geſetzgebungen im Falle des Zuſammenſtoßens von Schiffen den Führern derſelben die Verpflichtung auferlegt haben, den erforderlichen Beiſtand zu leiſten, entſteht die Frage, ob durch Leiſtung deſſelben Anſprüche auf Berge- oder Hülfslohn erwachſen können.

In der Sache „Weſer" gegen "Teal" hatte das Hamburgiſche Handelsgericht I in einem Urtheil vom 3. März 1879 ausgeſprochen: Für die Erfüllung der durch § 1 der Kaiſerlichen Verordnung über das Verhalten der Schiffer nach einem Zuſammenſtoß von Schiffen auf See vom 15. Aug. 1876 auferlegten Pflicht ſtehe ein Anſpruch auf Belohnung nicht zu.

Das Hamburgiſche Obergericht dagegen in dem Urtheil vom 26. Mai 1879 unterſcheidet, ob der Zuſammenſtoß auf ein Verſchulden des Hülfeleiſtenden zurückzuführen iſt oder nicht. Im erſteren Falle würde die geleiſtete Aſſiſtenz und deren Werth mit zu den Schäden zählen, welche der Schuldige zu erſetzen hätte, und er ſelbſt könnte nichts fordern, was er dem Verletzten wieder reſtituiren müßte. Seien aber beide Schiffe ohne Schuld an dem Zuſammenſtoß, oder ſei es wenigſtens das helfende, ſo gebühre ihm ein, wenn auch den Umſtänden nach nur beſcheidenes Aequivalent für die geleiſtete Hülfe; denn es ſei nirgends erfindlich, daß das Gebot des öffentlichen Rechts in Bezug auf Abwendung oder Verringerung der nachtheiligen Folgen einer Colliſion zugleich einen unentgeltlichen Beiſtand verlange. Die Anwendung des neunten Titels des V. Buches des H. G. B. könne die beſſere Beobachtung der Verordnung vom 15. Auguſt 1876 nur befördern.[1])

[1]) H. G. Z. 1881, Nr. 2, S. 1.

Das Reichsgericht[1]) hat fich in dem Urtheil vom 6. November 1880 dahin ausgefprochen: Die Frage, ob § 1 der Verordnung vom 15. Auguft 1876 die Vergütung ausfchließe, fei zu verneinen. Der § 1 characterifire fich als eine Beftimmung des öffentlichen Rechts, ohne die Frage, ob und welche civilrechtliche Folgen die Erfüllung der ftatuirten Verpflichtung habe, irgendwie zu berühren. Der Art. 742 H. G. B. fchließe die Fälle, wo von zwei zufammengeftoßenen Schiffen das eine dem andern hinterher Hülfe leiftet, keineswegs aus. Durch die Verordnung vom 15. Auguft 1876 werde keineswegs eine Lücke des H. G. B. ausgefüllt, oder der vorliegende Fall dem Gebiete des Privatrechts entzogen. Nach dem H. G. B. gewähre fchon die bloße Thatfache der Bergung oder Hülfeleiftung einen Anfpruch auf entfprechende Vergütung, ohne daß hierfür auch das Erforderniß der Freiwilligkeit aufgeftellt wäre. Aus dem durch die gedachte Verordnung aufgeftellten Gebote der Hülfeleiftung könne die Unentgeltlichkeit um fo weniger hergeleitet werden, als die Abänderungen der Beftimmungen des H. G. B. als eines Reichsgefetzes nach Art. 5 der Reichsverfaffung nur im Wege der Reichsgefetzgebung (im Gegenfatz zur Verordnung) zuläffig gewefen fein würden. Nur foviel verftehe fich allerdings von felbft, daß ein Schiff, welches nach einem Zufammenftoß dem andern Schiff Beiftand leifte, dann einen Hülfs- oder Bergelohn nicht fordern könne, wenn es deffen Befchädigung und Hülfsbedürftigkeit durch eigene Verfchuldung beim Zufammenftoßen herbeigeführt hat.

In diefem Sinne haben fich auch L. G. Hbg., Urtheil vom 12. Juli 1880, und Hanf. O. L. G., Urtheil vom 4. Febr. 1881, in Sachen General Steam Navigation Company in London als Rhederei des Dampffchiffs „Osprey“ gegen Knöhr & Burchard als Kaventen gegen den von Kapt. Albertsen geführten dänifchen Schooner „Europa“, deffen Fracht und Ladung, H. G. Z. 1880, Nr. 113 S. 308, ausgefprochen, und den Anfpruch auf Hülfslohn zurückgewiefen, weil dem nach einem Zufammenftoß Hülfe leiftenden Schiff die ausfchließliche Schuld an dem Zufammenftoß beigemeffen wurde.

[1]) Entfcheidung des R.-G. in Civ.-S. Bd. 3 Nr. 40 S. 138, Seuffert Archiv Bd. 36 Nr. 226.

Ebenſo hat das Trib. de Marseille am 23. Januar 1890[1]) erkannt, daß das an einem Zuſammenſtoß ſchuldige Schiff keinen Anſpruch auf eine Vergütung hat, wenn es das von ihm beſchädigte Schiff in den Hafen zurückbringt.

Mit den Ausführungen des Obergerichts und des Reichsgerichts iſt die Frage indeß keineswegs erſchöpft. Denn will man auch zugeben, daß der § 1 der Verordnung der Geltendmachung von Anſprüchen nicht im Wege ſteht, ſo kann man doch nicht durch die einfache Frage, ob Verſchuldung des helfenden Schiffes vorliege oder nicht, die Streitfrage in allen Fällen entſcheiden.

Wenngleich eine Perſonification der Schiffe im ſeemänniſchen Sprachgebrauch, und mit dieſem herübergenommen, im ſeerechtlichen Sprachgebrauch nicht unzuläſſig erſcheint, vielmehr in manchen Fällen zu einer erheblichen Vereinfachung der Ausdrucksweiſe führt, ſo kann es doch nicht gebilligt werden, wenn in ſolchen Fällen, in denen es darauf ankommt, ſich vor Augen zu halten, daß der Sprachgebrauch ſtets nur bildlich iſt, dies außer Acht gelaſſen wird. Dies aber thut das Obergericht, aber noch in weit höherem Maße das Reichsgericht, und der Erfolg iſt naturgemäß, daß Mißverſtändniſſe nicht ausbleiben. Das R. G. ſagt: Das Schiff leiſtet nach dem Zuſammenſtoß dem andern Beiſtand, es fordert dann einen Hülfslohn; das Schiff hat die Beſchädigung durch eigene Verſchuldung herbeigeführt. Es ſoll ſtatt deſſen heißen: Der Schiffer und auf ſeine Anordnung die übrige Beſatzung des einen Schiffes leiſten (mit dieſem) dem andern Beiſtand; der in Fällen der Hülfeleiſtung zur Geltendmachung des Anſpruchs auf Hülfslohn Berechtigte fordert Hülfslohn; die Beſchädigung des Schiffes iſt durch Verſchulden einer Perſon der Beſatzung des andern Schiffes herbeigeführt. Es iſt ohne Weiteres klar, daß die in dieſen Sätzen bezeichneten Perſonen keineswegs identiſch zu ſein brauchen. Maßgeblich iſt für die Beantwortung der Frage, ob für den nach einem Zuſammenſtoß geleiſteten Beiſtand, ſo weit er ſich als Hülfe in Seenoth darſtellt, Hülfslohn beanſprucht werden kann, die Entſcheidung folgender Vorfrage. Steht der Anſpruch auf Hülfslohn in dem Falle, daß ein Schiff oder deſſen Ladung ganz oder theilweiſe von einem anderen Schiffe geborgen oder gerettet wird (Art. 751), dem

[1]) Autran, Bd. 5 S. 660.

Rheder als folchem, beziehentlich dem ihm etwa gleichzuftellenden Charterer oder Ausrüfter zu, unter der Verpflichtung, eventuell eine dem Vertrage mit Schiffer und der übrigen Befatzung oder dem Gefetze entfprechende Vertheilung vorzunehmen, foweit fie nicht durch Vertrag ganz ausgefchloffen ift? Oder haben der Rheder, der Schiffer und die übrige Befatzung des bergenden oder rettenden Schiffs ein jeder einen verhältnlßmäßigen Antheil an dem Berge- und Hülfslohn-Anfpruch, der durch Bergung oder Rettung erworben wird?

Würde man von der letzteren Auffaffung ausgehen, fo würde zwar, wenn den Schiffer ein Verfchulden an dem Zufammenftoß und der daraus hervorgehenden Befchädigung trifft, diefer, nicht aber die übrige Befatzung von dem Anfpruch ausgefchloffen fein, und umgekehrt, wenn eine oder mehrere Perfonen der Befatzung ein Verfchulden trifft, nur diefe bezüglich ihres Antheils, während bei dem Rheder noch die Haftung für die Perfonen, die zur Schiffsbefatzung gehören, mit in Frage käme.

Indeß müffen wir davon ausgehen, daß die erftere Auffaffung zutrifft, daß alfo der Rheder als Unternehmer als folcher den Anfpruch hat. Dies wird an anderer Stelle näher begründet werden. Auch hiermit ift die Frage noch nicht entfchieden; denn der Rheder haftet nach Maßgabe Art. 451 u. 452 für das Verfchulden des Schiffers und fonftiger Perfonen der Schiffsbefatzung beziehentlich für den daraus entftandenen Schaden der Regel nach nicht perfönlich, fondern nur mit Schiff und Fracht, feiner fortune de mer. Der Anfpruch auf Berge- oder Hülfslohn dagegen, der mit einem Schiffe erworben wird, gehört zu feinem fonftigen Vermögen, der fortune de terre.[1]) Eine Aufrechnung eines Anfpruchs gegen die fortune de mer mit einem der fortune de terre zuftehenden Anfpruch ift nicht zuläffig.

Nehmen wir an, der Rheder des rettenden Schiffs werde wegen der durch den Zufammenftoß herbeigeführten Befchädigung in Anfpruch genommen und mache feinerfeits den Anfpruch auf Hülfslohn geltend. Der fich gegen den Rheder des rettenden Schiffs richtende Anfpruch kann fowohl von dem Rheder des befchädigten Schiffs, wie auch von den Eigenthümern der befchädigten Ladung erhoben werden; der Anfpruch der Ladungs-

[1]) Derfelben Meinung Ehrenberg, § 41 S. 250 Note 34.

eigenthümer kann begründet ſein, auch wenn der Anſpruch des Rheders des beſchädigten Schiffs wegen beiderſeitigen Verſchuldens nach Art. 737 ausgeſchloſſen iſt. Ebenſo kann der Anſpruch auf Hülfslohn ſich gegen das Schiff und deſſen Ladung richten.

Trifft die Beſatzung des rettenden Schiffs kein Verſchulden, ſo iſt der Anſpruch auf Hülfslohn ſeitens des Rheders begründet, und zwar ſowohl gegen das gerettete Schiff wie gegen deſſen Ladung.

Auch dann, wenn etwa das Schiff ſich unter Führung eines Zwangslootſen befunden hat, und die zur Schiffsbeſatzung gehörigen Perſonen die ihnen obliegenden Pflichten erfüllt haben, hat der Rheder des rettenden Schiffs einen Hülfslohnanſpruch. Art. 740.

Trifft die Beſatzung des rettenden wie des geretteten Schiffs ein Verſchulden, ſo hat der Rheder des geretteten Schiffs keine Schadenerſatzanſprüche, er wird ſich daher die Geltendmachung des Hülfslohnsanſpruchs gegen das Schiff gefallen laſſen müſſen.

Dagegen ſteht dem Anſpruch auf Hülfslohn der Anſpruch auf Schadenserſatz ſeitens der Ladungseigenthümer bei alleinigem Verſchulden wie bei beiderſeitigem Verſchulden gegenüber, und ebenſo der Anſpruch des Rheders des geretteten Schiffs, ſofern der Zuſammenſtoß auf ein Verſchulden des rettenden Schiffs zurückzuführen iſt.

Man kann unſeres Erachtens den Anſpruch auf Hülfslohn nicht deshalb leugnen, weil demſelben Schadenserſatzanſprüche gegenüberſtehen; nur die Wirkungen bedürfen näherer Erörterung. Wo ſich die beiderſeitigen Anſprüche gegenüberſtehen, iſt eins ohne Weiteres erſichtlich, daß die Schadenserſatzpflicht des Rheders des rettenden Schiffes ſich um denjenigen Betrag ſteigern müßte, den der Rheder als Hülfslohn empfangen würde, ebenſo wie die Schadenserſatzpflicht ſich um den einem Dritten gezahlten Hülfslohn ſteigert.

Es liegt nun in der Hand des Rheders des rettenden Schiffs, ob er ſeinerſeits der Schadenserſatzpflicht durch Zahlung Genüge thun will, oder ob er, da die zum Schadenserſatz Berechtigten ihre Befriedigung nur aus Schiff und Fracht ſuchen können — ſoweit ihnen nicht der Rheder perſönlich haftbar wird — ſich von allen perſönlichen Verpflichtungen durch Geſchehenlaſſen dieſer Befriedigung befreien will.

Entſcheidend wird für die Wahl des Rheders in der Regel ſein wirthſchaftliches Intereſſe an der Erhaltung ſeines Eigenthums, an dem Schiff beziehentlich deſſen weiterer Benutzung, ſein. Will er die Schadenserſatzpflicht durch Zahlung tilgen, ſo hat es keinen practiſchen Zweck, wenn er ſeinerſeits Hülfelohn verlangt, da er, was er in der einen Eigenſchaft empfängt, in der anderen Eigenſchaft zurückgeben müßte. Behält er ſich dagegen die Wahl vor, ſo würde eventuell neben einander einmal ſeine Verurtheilung zur Zahlung des Schadenserſatzes, einſchließlich des von ihm geforderten bezw. feſtzuſetzenden Hülfslohnsbetrages unter Beſchränkung der Zwangsvollſtreckung auf Schiff und Fracht auszuſprechen ſein, daneben aber die Verpflichtung des Schadenserſatzberechtigten als Hülfslohnverpflichteten zur Zahlung des feſtzuſetzenden Hülfslohns, wiederum unter Beſchränkung der Zwangsvollſtreckung auf die geretteten Gegenſtände.

Auch die perſönlichen Anſprüche, die etwa an Stelle der Haftung des Schiffs und der Fracht treten, ſtellen noch Anſprüche gegen die fortune de mer dar; wenn alſo z. B. der Fall des Art. 777 — die durch das Intereſſe des Schiffsgläubigers nicht gebotene Ausſendung zu einer neuen Reiſe — vorliegt, findet doch einfach Compenſation nicht ſtatt.

Die Folge iſt, daß ſofern die dem Rheder des beſchädigten Schiffs und den Eigenthümern der Ladung haftenden Befriedigungsgegenſtände nicht ausreichen, den Anſpruch auf Schadenserſatz zuzüglich des Hülfslohns zu decken, gleichwohl eine Haftung der geretteten Gegenſtände für den Hülfslohn beſteht.

Andererſeits bleibt dem Rheder und dem Ladungseigenthümer das Recht, die an dem Zuſammenſtoß ſchuldigen Perſonen der Schiffsbeſatzung wie für den entſtandenen Schaden überhaupt, ſo auch für den darin eingeſchloſſenen Betrag des Hülfslohns in Anſpruch zu nehmen, und hier kann es von practiſcher Bedeutung werden, daß dieſelben Perſonen möglicherweiſe berechtigt ſind, einen Antheil an dem von dem Rheder des rettenden Schiffs erworbenen Hülfslohn zu verlangen.

Andererſeits aber hat auch der Rheder des rettenden Schiffs, der für den erlittenen Schaden verantwortlich gemacht wird, das Recht, gegenüber dem etwaigen Anſpruch des Schiffers und der

übrigen Besatzung mit den Ansprüchen auf den Ersatz des von ihm zu vergütenden Schadens aufzurechnen.

Practisch wird die Frage, ob trotz vorliegenden Verschuldens des rettenden Schiffs, um diese kurze Bezeichnung zu gebrauchen, ein Anspruch auf Hülfslohn geltend zu machen ist, wohl nur selten werden: nur in den Fällen, in denen wegen der Beschränkung der Haftung der Schadensersatzanspruch nicht zur vollen Höhe realisirbar ist, während der Hülfslohnanspruch realisirt werden kann.

Wir glauben, daß die eben gemachten Ausführungen eine nothwendige Folgerung der scharfen Trennung von fortune de mer und fortune de terre sind. Damit ist indeß keineswegs gesagt, daß wir das gewonnene Resultat als ein befriedigendes betrachten. Es widerspricht dem gesunden Gefühl von Recht und Billigkeit, daß für eine Hülfeleistung, die das Gesetz gebietet, auch in dem Falle Zahlung geleistet werden soll, wenn dasselbe Schiff, mittels dessen dem Rheder der Anspruch erworben wird, die Ursache des Schadens geworden ist. Natürlich trifft „das Schiff“ kein Verschulden, sondern die darauf befindlichen Menschen. Aber wenn der Rheder haften muß mit seinem Schiffsvermögen für das Verschulden dieser Menschen, so darf das Verschulden derselben Menschen nicht für ihn die Quelle eines möglichen Erwerbs sein.

Vielleicht ließe sich die Abweisung des Anspruchs auf Hülfslohn in denjenigen Fällen, die eben hervorgehoben sind, mit der Erwägung rechtfertigen, daß ein Berge- oder Hülfslohn, obwohl dies im Gesetz nicht ausgesprochen ist, doch nur dann geschuldet werden kann, wenn derjenige, der geborgen oder Hülfe geleistet hat, nicht selbst die Seenoth herbeigeführt hat, bezw. wenn derjenige, der den Anspruch erhebt, nicht für diejenigen Personen haftet, die die Seenoth herbeigeführt haben. Wir glauben nicht, daß der Gesetzgeber solche Resultate gedacht und gewollt hat.

De lege ferenda würde sich daher eine Bestimmung rechtfertigen, durch welche diese Folgerungen abgeschnitten werden.

§ 18. B. Nach englischem Recht.

Anders als die deutsche Rechtsprechung steht die englische zu der eben erörterten Frage; sie scheint noch schwankend zu sein. In dem Fall „The Hannibal“ und „The Queen“ hat Sir R. Phillimore angenommen, die bezeichnete, jetzt durch Merchant Shipping Act 1895, Sect. 422, ersetzte Bestimmung der 25 and 26 Vict. C. 63 S. 33 Merchant Shipping Act, Amendment Act 1862, später 36 and 37 Vict. ch. 85 S. 16 Merchant Shipping Act 1873 nehme der nach stattgehabtem Zusammenstoß geleisteten Hülfe den Character einer freiwilligen Dienstleistung nicht; daher seien Eigenthümer und Besatzung nicht gehindert, wenn die Dienstleistungen als Salvage erschienen, auch dementsprechende Ansprüche geltend zu machen, vorausgesetzt, daß die Schuld an dem Zusammenstoß oder dem daraus hervorgegangenen Schaden nicht die Besatzung des helfenden Schiffes trifft. Dagegen hat J. Butt in dem Falle „The Beta“ angenommen, daß, wenigstens wenn es sich nicht um Dienstleistungen außergewöhnlichen Characters handele, lediglich eine den Anspruch auf Salvage ausschließende Erfüllung einer gesetzlichen Pflicht vorliege; indeß setzt auch Butt voraus, daß wenn „ein Schiff“ ganz oder theilweise die Schuld an dem Zusammenstoß trifft, weder der Eigenthümer noch die Besatzung irgend welche Salvage-Ansprüche erheben können.[1])

Entsprechend den angeführten Gründen des Reichsgerichts sprechen sich auch die englischen Gerichte dahin aus, daß es nicht auf ein Verschulden einzelner zur Schiffsbesatzung gehöriger Personen, sondern auf ein Verschulden „des Schiffes“ ankomme. Daher werden die Salvage-Ansprüche des Eigenthümers wie der Besatzung überhaupt ausgeschlossen, wenn auch nur eine Person der Besatzung ein Verschulden trifft. Kennedy verkennt nicht, daß es, soweit die Besatzung in Frage kommt, der Gerechtigkeit mehr entspricht, die Unschuldigen nicht zugleich mit den Schuldigen ihren Anspruch auf Salvage verlieren zu lassen. Aber obwohl der Lootse nicht zur Schiffsbesatzung zu zählen ist, und auch nach englischem

---

[1]) Kennedy S. 26 und 27, Jones S. 12 und 13.

Recht der Rheder für ein Verfchulden des Zwangslootfen nicht haftet, wird doch, foweit der Salvage-Anfpruch in Frage fteht, das Verfchulden des Zwangslootfen als ein Verfchulden des Schiffs angefehen, und daher ein Salvage-Anfpruch ausgefchloffen, während andererfeits, wenn von zwei denfelben Perfonen ganz oder theilweife gehörigen Schiffen das eine den Zufammenftoß verfchuldet, das andere Hülfe leiftet, die Befatzung wie die Eigenthümer des helfenden Schiffs einen Salvage-Anfpruch haben. [1])

Die Stellung der Eigenthümer von Schiff und Ladung.

---

§ 19.

Das Verhältniß der Eigenthümer des rettenden Schiffs und der Befatzung deffelben zu dem geretteten Schiff und deffen Ladung fowie der Ladungsintereffenten bedarf näherer Feftftellung, foweit es fich um die Möglichkeit des Erwerbs eines Anfpruchs auf Berge- oder Hülfslohn handelt.

Es find verfchiedene Fälle möglich:

a) Das rettende und das nothleidende Schiff ftehen
   1. im Eigenthum einer und derfelben phyfifchen oder juriftifchen Perfon,
   2. im Miteigenthum verfchiedener Perfonen (A und B Eigenthümer des helfenden, B und C Eigenthümer des geretteten Schiffs).

b) Der Rheder des rettenden Schiffs bezw. der Bergungsunternehmer ift gleichzeitig Eigenthümer der gefammten Ladung oder eines Theils derfelben, die mit oder ohne das Schiff, in welchem fie fich befand, gerettet wurde.

Daß es für die Befatzung des helfenden Schiffs an fich gleichgültig ift, ob das nothleidende Schiff demfelben Rheder gehört, wie das helfende Schiff, ergiebt fich für das deutfche Recht daraus,

---

[1]) Kennedy, S. 74 und 75.

daß nur die Schiffsbefatzung des verunglückten oder gefährdeten Schiffs nach Art. 742, Abf. 3, ausgefchloffen ift. Indeß ift ihr Anfpruch bei der von einem Schiff ausgeführten Bergung oder Rettung kein directer Anfpruch gegen die geborgenen oder geretteten Gegenftände, fondern nur ein eventueller Anfpruch gegen ihren Rheder auf Antheilnahme an dem von diefem erzielten Berge- oder Hülfslohn; er ift alfo davon abhängig, daß der Rheder einen folchen Anfpruch thatfächlich und rechtlich hat.

Für das englifche Recht unterliegt die Zuläffigkeit des Anfpruchs der Befatzung des helfenden Schiffes keinem Bedenken, wenn das gerettete Schiff demfelben Eigenthümer gehört, denn das Vertragsverhältniß bindet die Befatzung an das Schiff, für welches fie angenommen ift, und erftreckt fich nicht darauf, auch fonftigem Eigenthum desjenigen, auf deffen Schiff fie dient, ihre Sorgfalt zuzuwenden.[1])

Nicht fo einfach liegt die Sache, wenn der Eigenthümer des helfenden und des geretteten Schiffs diefelbe Perfon ift und feinerfeits Anfprüche geltend macht. Es ift zu bemerken, daß die geleiftete Hülfe theils dem Schiffe, theils deffen Ladung zu Gute kommen kann.

a) Soweit fie dem Schiffe zu Gute gekommen ift, läßt fich auf den erften Blick fagen, daß ein Anfpruch nicht exiftieren kann, weil er fich gegen den Eigenthümer felbft richten würde, mithin diefer Befriedigung aus feinem eigenen Vermögen fuchen müßte. Daher erkennt das englifche Recht einen folchen Anfpruch, weil practifch nicht verwerthbar, auch theoretifch nicht an.

Wenn dagegen das helfende Schiff einer Rhederei gehört und einzelne Mitrheder deffelben gleichzeitig Mitrheder des geretteten Schiffs find, fo werden die übrigen Mitrheder des helfenden Schiffs dadurch von dem Salvage-Anfpruch nicht ausgefchloffen, daß diejenigen, die auch Mitrheder des geretteten Schiffs find, nicht participiren können. Ihnen kommt indeß diefer Zufall nicht zu Gute, vielmehr erhalten fie nur foviel, als fie erhalten haben würden, wenn fämmtliche Mitrheder hätten Theil nehmen können.[2])

---

[1]) Kennedy S. 72, Fall „The Sappho".

[2]) Kennedy, S. 68 u. 69.

b) Soweit dagegen die Bergung oder Hülfeleiſtung der Ladung zu Gute gekommen iſt, ſo iſt nach engliſchem Recht zu unterſcheiden, ob der Eigenthümer des helfenden Schiffs dem Eigenthümer der Ladung gegenüber zur Hülfeleiſtung oder Bergung geſetzlich verpflichtet war, oder nicht. Dieſe Frage deckt ſich mit der Frage, ob er, wenn die entſprechende Bergungs- oder Hülfsthätigkeit nicht vorgenommen wurde, den Eigenthümern der Ladung für den Verluſt oder die Beſchädigung verantwortlich geweſen wäre, die jetzt durch den Hülfeleiſtungsdienſt abgewendet iſt, oder, ob die Nothwendigkeit einer Hülfeleiſtung auf eine Verletzung von Pflicht oder Vertrag zurückzuführen iſt. Denn in dieſem Falle würde der Eigenthümer des rettenden Schiffes das, was er in dieſer Eigenſchaft empfing, zurückerſtatten müſſen, als Eigenthümer des für die gerettete Ladung erſatzpflichtigen Schiffs.

Dies hätte auch dahin ausgedrückt werden können: Der Eigenthümer des helfenden Schiffs hat dann Anſpruch, wenn ihn keine Erſatzpflicht gegenüber der Ladung getroffen hätte, falls ein fremdes Schiff die Rettung vollzogen hätte.

Dementſprechend wurde in einem Falle, in dem der zur Hülfeleiſtung führende Zuſtand des nothleidenden Schiffs auf Seeuntüchtigkeit zurückzuführen war, zwar der Beſatzung des rettenden Schiffs von den Mitrhedern deſſelben, aber nur demjenigen Mitrheder Salvage bezüglich der Ladung zugebilligt, der nicht zugleich Mitrheder des geretteten Schiffs war.[1])

Wenn dagegen den Eigenthümer des rettenden Schiffes in ſeiner Eigenſchaft als Eigenthümer des geretteten Schiffs keine Verantwortung gegenüber der Ladung trifft, ſei es, weil überhaupt kein Verſchulden vorliegt, oder er ſich von den Folgen eines ſolchen freigezeichnet hat, ſo kann er gegenüber der Ladung auch ſeinerſeits Salvage beanſpruchen.

Dies kann zur Folge haben, daß, wenn nicht gegenüber allen Ladungsintereſſenten eine gleiche Freizeichnung erfolgt iſt, Theile der Ladung für den Anſpruch haften, andere Theile dagegen nicht.

Die Frage, ob und in wie weit dem Eigenthümer des rettenden Schiffes gegen ſich ſelbſt als Eigenthümer des geretteten Schiffs

---

[1]) Kennedy S. 70, Fall „Glenfruin“.

ein Anſpruch auf Berge- oder Hülfslohn zuſtehen kann, gewinnt practiſche Bedeutung in verſchiedenen Fällen. Zunächſt in dem Fall, daß das gerettete Schiff verſichert iſt, und den Verſicherer nach geſetzlicher Beſtimmung (Act 838 H. G. B.) oder beſonderen Vertragsfeſtſetzungen — Allg. See-Verſicherungsbedingungen 1867 § 84 — die Koſten der Bergung oder Hülfeleiſtung treffen, ſoweit ſie dem Schiffe zur Laſt fallen. Allerdings entſpricht der Verpflichtung des Verſicherers die Verpflichtung des Verſicherten, wenn ein Unfall ſich zuträgt, ſowohl für die Rettung der verſicherten Sache, als für die Abwendung größerer Nachtheile thunlichſt zu ſorgen. (Act 823 H. G. B.)

Mit dieſen Fragen haben ſich das Landgericht Hamburg, Urtheil vom 20. October 1891, das Hanſeatiſche O. L. G., Urtheil vom 9. Februar 1892, und das Reichsgericht, Urtheil vom 11. Juni (alias 6. Juli) 1892 beſchäftigt in dem Fall Hamburg-Amerikaniſche Packetfahrt A. G. gegen die Norddeutſche Verſicherungsgeſellſchaft in Hamburg. [1])

Der Sachverhalt war der folgende:

Der der Hamb.-Amerik. Packetf. A. G. gehörende Dampfer „Italia" war bei einem Taxwerth von ℳ 900000 zu ℳ 150000 bei der Nordd. Verſ.-Geſ. in Hamburg verſichert. Im October 1889 brach die „Italia" auf der Reiſe von Hamburg nach New York den Schraubenſchaft und gerieth in Seenoth. Aus dieſer wurde ſie durch den derſelben Geſellſchaft gehörenden Dampfer „Gellert" gerettet, welcher ſie ins Tau nahm, vier Tage lang ſchleppte und am 14. October 1889 glücklich in New York einbrachte.

Der Diſtrict Court in New York ſetzte einen Geſammtbetrag von 25000 Dollars als Salvage feſt und billigte — ohne Berückſichtigung des in Art. 751 H. G. B. beſtimmten Vertheilungsmodus — der Hamb.-Amerik. Packetfahrt A. G. als Eigenthümerin des „Gellert" hiervon 18000 Dollars, dem Schiffer und der Mannſchaft des „Gellert" 7000 Dollars zu.

Alsdann wurde in New York über den Unfall Havarie-Groſſe aufgemacht, und in derſelben die Salvage dispachirt.

---

[1]) H. G. Z. 1892 Nr. 32 S. 93 ff, 1893 Nr. 28 S. 85 ff, R. G. Bd. 32 Nr. 2 S. 4 ff, Seuffert Archiv Bd. 48 Nr. 283 S. 444 ff, O. L. G.: Böhm, Ztſchr. f. internationales Privat- und Strafrecht, Bd. 2 S. 590, Bolze Bd. 15 Nr. 146, Goldſchmidt, Ztſchr. f. d. g. H. R. Bd. 44 S. 277.

Die Nordd. Verf.-Gef. hat zwar, als Cascoverficherer den auf fie entfallenden Antheil des der Schiffsbefatzung zugefprochenen Betrages, fowie ihren Antheil an den in den 18000 Dollars mit enthaltenen auf 1450 Dollars berechneten Koften, welche durch die um 2 Tage verlängerte Reife des „Gellert“ entftanden find, anerkannt, dagegen fich geweigert, von demjenigen Theil des dispachirten Hülfslohns, welcher der Hamb.-Amerik. Packetf. A. G. felbft als Eigenthümerin des „Gellert“ zufließen würde, den auf fie entfallenden, ℳ 6175.65 betragenden Antheil zu bezahlen.

Das Landgericht hat den Anfpruch der Hamb.-Amerik. Packetf. A. G. abgewiefen, das O. L. G. die von derfelben eingelegte Berufung verworfen, das R. G. das Urtheil dagegen aufgehoben und die Sache zurückverwiefen.

Bei dem erheblichen Umfang der beiden letztgenannten Entfcheidungen können hier nur einige maßgebliche Gefichtspunkte hervorgehoben werden.

Das L. G. wie das O. L. G. ftützen die Klageabweifung auf die Erwägung: Ein directer Anfpruch der Hamb.-Amerik. Packetf. A. G. als Eigenthümerin des „Gellert“ gegen die Verficherer der „Italia“, hätte auch, wenn beide Schiffe verfchiedenen Eigenthümern gehört hätten, nicht entftehen können. Niemand könne aber gegen fich felbft Forderungen erwerben, daher fei eine Hülfslohnforderung überhaupt nicht zur Entftehung gelangt. Auf Grund der gefchloffenen Verficherung könne nur Erftattung der zur Abwendung weiteren Schadens nothwendiger oder zweckmäßiger Weife aufgewendeten Koften verlangt werden, aber nicht Bezahlung der eigenen Thätigkeit, auch nicht aus dem Gefichtspunkte freiwilliger Gefchäftsführung.

Das O. L. G. ftellt als Princip der durch Art. 838 H. G. B's. geregelten Schadenserfatzpflicht des Verficherers in Havarie-Groffefällen den Satz auf: der Affecuradeur müffe dem Verficherten jeden Betrag zahlen, den der Verficherte zu leiften gezwungen gewefen. Da ein rechtlich durchzuführender Zwang, an fich felbft etwas zu bezahlen, nicht wohl denkbar ift, fei ein „Dritter“ nicht vorhanden, der den Verficherten zur Leiftung des Betrages zwingen könne. Ferner müffe an einem der wefentlichen Grundfätze des Verficherungsrechts feftgehalten werden, daß der Verficherungsvertrag nur beftimmt fei, einen Vermögensverluft auszugleichen, welchen der

Verſicherte durch ein Ereigniß, gegen deſſen ſchädigende Wirkungen Verſicherung genommen wurde, erlitten habe, mithin daran, daß der Verſicherte einen Vermögensſchaden, ſei es ein poſitiver, ſei es entgangener Gewinn, erlitten habe. Wolle man daher auch die Möglichkeit der Entſtehung eines Anſpruchs auf Hülfslohn annehmen, ſo ſei doch der Vermögensausgleich dadurch erfolgt, daß genau um denſelben Betrag das Vermögen vermehrt und vermindert ſei. Nach deutſchem Recht ſei die Erwerbung eines Berge- oder Hülfslohn-Anſpruchs des Rheders gegen ſich ſelbſt undenkbar, weil ſie einem allgemeinen Rechtsgrundſatz widerſpreche. Unter den „dritten Perſonen", welchen nach Art. 742 für ihre Thätigkeit gegen den Rheder eines Schiffs ein Anſpruch auf Berge- oder Hülfslohn erwächſt, ſei wohl die Schiffsbeſatzung des rettenden Schiffs, wenn letzteres demſelben Rheder gehört, niemals aber der Rheder ſelbſt einbegriffen; er könne ſich nicht ſelbſt als dritte Perſon gegenüberſtehen.

Das R.-G. dagegen leitet aus Art. 742 den Satz ab, daß der Anſpruch auf Berge- und Hülfslohn lediglich durch die Thatſache der Dienſtleiſtung begründet wird, ohne daß auch ein Vertragsverhältniß vorzuliegen braucht; durch dieſes würde nur noch ein neues Moment hinzutreten. Wenn Artikel 742 von dritten Perſonen ſpreche, ſo geſchehe dies lediglich im Gegenſatz zu der Beſatzung des nothleidenden Schiffs, daher ſeien auch weder die Eigenthümer des Schiffs noch die Eigenthümer der Ladung von dem Anſpruch auf Berge- und Hülfslohn principiell ausgeſchloſſen. Jedes Schiff erſcheine als ein aus dem übrigen Vermögen des Rheders ausgeſchiedenes Sondergut, und daher der Rheder, dem das nothleidende, wie das rettende Schiff gehöre, als Vertreter verſchiedener geſonderter Vermögensmaſſen. Dies führe dazu, daß der Rheder, der mit einem Schiffe die Bergung eines anderen ihm gehörigen Schiffes oder eine Hülfeleiſtung bewirke, dergeſtalt einen Anſpruch auf Berge- oder Hülfslohn gewinne, daß er dadurch am eigenen Schiffe die Rechte eines Schiffsgläubigers mit der dem Anſpruch auf Berge- und Hülfslohn eingeräumten Priorität erhalte; er könne deshalb auch den auf ihn ſelbſt entfallenden Antheil, nicht nur den dem Schiffer und der übrigen Beſatzung des rettenden Schiffes zukommenden Antheil und etwa aufgewendete Koſten von den Casco-Verſicherern des

Schiffs beanspruchen, auch dann, wenn er durch die Police verpflichtet sei, den Schaden thunlichst abzuwenden.[1])

Folgt man diesen Ausführungen des Reichsgerichts, so wird man bezüglich der etwaigen Ansprüche, die der Rheder des einen Schiffs gegen die Ladung des andern Schiffs hat, wenn beide demselben Rheder gehören, zu den gleichen Resultaten kommen. Auch hierbei ist indeß zu berücksichtigen, daß keineswegs, falls der Rheder des geretteten Schiffs der Ladung gegenüber zum Ersatz der auf dieselben entfallenden Beträge verpflichtet sein würde, nun eine einfache Aufrechnung stattfinden kann, denn der Anspruch aus der Bergungs- oder Hülfeleistungsthätigkeit des rettenden Schiffs gehört zur fortune de terre des Rheders, seine Haftung aber wird in der Regel auf die fortune de mer beschränkt sein.[2])

Geht die Bergungs- oder Hülfeleistungsthätigkeit von einem Ladungsinteressenten aus, so ist der Fall ebenso zu entscheiden, als wenn ein vollkommen unbetheiligter Dritter in Frage stände. Abgesehen von dem Anspruch auf verhältnißmäßigen Ersatz des Berge- oder Hülfslohn-Anspruchs abseiten des Schiffs und den übrigen Ladungstheilen, würde auch hier ein Anspruch auf denjenigen Theil, den der Ladungsinteressent sich selbst zu vergüten haben würde, in soweit begründet sein, als daraus ein Anspruch gegen etwaige Versicherer oder gegen haftende Personen, z. B. Rheder

---

[1]) Von Interesse dürfte es sein, weiteres über die Schickfale des interessanten Processes zu hören.

Die Nordd.-Versich.-Ges. hatte die der Klage zu Grunde liegende Dispache deshalb angefochten, weil die Hamb. Amerik. Packetfahrt A. G. es unterlassen habe, dem Richter des District Court in New York, auf dessen Urtheil die Dispache beruhe, vorzutragen, daß die „Italia“ und der „Gellert“ demselben Rheder gehörten. Auf Grund der erneuten Verhandlung vor dem Hans. O. L. G. wurde Beweis über diese Behauptung und darüber angeordnet, ob nach amerikanischem Recht bei Rettung eines anderen Schiffes aus Seenoth, wenn beide Schiffe demselben Rheder gehören, diesem Rheder betreffs des geretteten Schiffes gegen dasselbe ein Anspruch auf Salvage entstehen kann. Das Gutachten des Richters Charles L. Benedict fiel dahin aus: The Courts of Admiralty of the United States would not entertain an action to recover salvage brought by the owner of a ship against an other ship owned by the same person. Der Erfolg des Gutachtens war die Zurücknahme der Klage.

Ich verdanke diese Mittheilungen der Güte des Herrn Dr. Rudolf Mönckeberg in Hamburg.

[2]) Vergl. die Ausführungen bezüglich des Anspruchs auf Hülfslohn für einen nach Zusammenstoß von Schiffen geleisteten Beistand. Oben S. 81—85.

oder eine Perſon der Schiffsbeſatzung ſtattfinden kann, in Gemäßheit Art. 794 H. G. B.

Indeß können wir uns der Auffaſſung des R. G. nicht anſchließen und müſſen daher die Gründe deſſelben genauer unterſuchen.

Prüft man die Ausführungen des R.-G., ſo wird man zwar zugeben müſſen, daß nach dem Wortlaut des Geſetzes der Ausdruck „dritte Perſonen" nicht direct im Geſetz ſeine Erklärung findet.

Das R. G. geht davon aus, daß der Anſpruch auf Berge- und Hülfslohn lediglich durch die Thatſache der Dienſtleiſtung begründet werde, ohne daß auch ein Vertragsverhältniß vorzuliegen braucht.

Dies zugegeben, muß man zu einem der Entſcheidung des R. G. entgegengeſetzten Reſultat gelangen, ſobald man davon ausgeht, daß im Falle der Bergung oder Hülfeleiſtung durch ein Schiff, den Art. 751 im Auge hat, das eigentliche Subject der Thätigkeit diejenige Perſon iſt, für deren Rechnung das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt verwendet wird, alſo in der Regel der Rheder, in Ausnahmefällen der Ausrüſter bezw. wer ihm gleichſteht, und daß in gleicher Weiſe ein Dienſt ſtets nur einer Perſon, nicht einer Sache geleiſtet werden kann. Denn Schiffer und Mannſchaft ſtehen im Dienſt des Rheders; nicht ſie erweiſen durch ihre Thätigkeit dem nothleidenden Schiffe einen Dienſt, ſondern ſie erfüllen nur ihrem Rheder u. ſ. w. gegenüber ihre Pflicht, und ſind die Werkzeuge, durch welche dieſer dem anderen Schiffe, oder richtiger den Schiff- und Ladungsintereſſenten einen Dienſt erzeigt. Der Begriff des Dienſtes ſetzt aber ſtets zwei getrennte Perſonen voraus, eine, welche den Dienſt leiſtet, die andere, welcher er geleiſtet wird; es iſt daher rechtlich unmöglich, daß man ſich ſelbſt einen Dienſt leiſtet.

Zwar können dieſelben Handlungen theils in eigenem, theils in fremdem Intereſſe vorgenommen werden, und in ſofern iſt es zutreffend, wenn das R. G. ausführt, daß der Rheder des Schiffes und die Eigenthümer ſeiner Ladung von dem Anſpruch auf Berge- oder Hülfslohn nicht principiell ausgeſchloſſen ſind, aber dieſer Anſpruch iſt immer nur unter einer Beſchränkung zuläſſig: der Rheder kann ihn nur in ſoweit geltend machen, als die Ladung, die Eigenthümer der Ladung in ſoweit, als das Schiff, beziehentlich ihnen nicht gehörige Ladungstheile, in Frage kommen.

Ob eine Verpflichtung für den Rheder existirt, sein eigenes gefährdetes Schiff zu retten, ist gleichgültig. Thut er es nicht, obgleich er verpflichtet war, so setzt er sich möglicher Weise Schadensersatzansprüchen aus, oder verwirkt das Recht, Ersatz des Schadens von dem Versicherer zu erhalten.

Thut er es, ohne dazu verpflichtet zu sein, so handelt er nur im eigenen Interesse; hierfür kann er gesetzlich keine Vergütung beanspruchen, vielleicht eventuell nur einen Ersatz des Aufwandes, soweit solcher dem Versicherer zur Last fällt.

Nicht darauf kommt es an, daß der Rheder nicht sein eigener Gläubiger und Schuldner sein könne. Nach dieser Richtung verdienen die Ausführungen des R. G., daß die Doppelstellung einer Person als Gläubiger und Schuldner rechtlich in allen Fällen anerkannt werden und, sobald ein practisches Interesse vorliegt, auch dritten Personen gegenüber zur Geltung gelangen muß, Zustimmung. Wohl aber ist ausschlaggebend, daß die von ihm bezw. in seinen Diensten und für seine Rechnung von Anderen vorgenommenen Handlungen ihn nicht zu seinem eigenen Gläubiger machen können.

Auch mit dem Begriff, daß jedes einzelne Schiff desselben Rheders als ein aus dem übrigen Vermögen desselben ausgeschiedenes Sondergut erscheint, wird für eine gegentheilige Auffassung nichts gewonnen. Zwar fällt der Anspruch des Rheders auf Berge- und Hülfslohn nicht in das Schiffsvermögen, die fortune de mer hinein, sondern in das sonstige Vermögen. Aber dieser Unterschied kommt doch nur in Betracht, soweit es sich um die Haftung des Rheders bezw. deren Beschränkung handelt. Die fortune de mer ist in ihrem Bestande dem stetigen Wechsel unterworfen; die Vermögensmasse ist nicht eine dauernd von dem übrigen Vermögen gesonderte, vielmehr eine erst im Einzelfalle auszusondernde. Ist es nun zwar richtig, daß für den Anspruch nur die fortune de mer des geretteten Schiffs haftet, und läßt es sich auch rechtfertigen, daß der Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen eventuell den bereits dem Schiffe gegenüber begründeten Ansprüchen vorangeht, in sofern, als der Rheder befugt sein würde, aus einem Erlös des Schiffs vorweg befriedigt zu werden, so rechtfertigt das noch nicht, ihm nun auch noch auf Kosten anderer Gläubiger eine Belohnung zu Theil werden zu lassen.

Bei consequenter Durchführung des vom R. G. eingenommenen

Standpunkts würde auch die Möglichkeit vorliegen, daß noch während der Gefahr zwischen den Führern zweier demselben Rheder gehöriger Schiffe eine gültige Vereinbarung über die Höhe des zu zahlenden Berge- oder Hülfslohns getroffen werden könnte, daß nach beseitigter Gefahr solche Vereinbarung anerkannt, oder der Berge- oder Hülfslohn durch Vergleich festgesetzt werden könnte, alles mit der Wirkung, daß der Versicherer, soweit nicht dem Versicherten ein doloses Verfahren zur Last gelegt werden kann, die Vereinbarungen gegen sich gelten lassen müßte.

Das R. G. wirft die Fragen auf:

1) Wie soll sich, wenn man dem Rheder des rettenden Schiffs einen Anspruch auf Berge- oder Hülfslohn gegen das gerettete Schiff deshalb versagen wollte, weil er zugleich Rheder des geretteten ist, dann der Capitän eines zur Hälfte dem A und zur anderen Hälfte dem B gehörigen Schiffes verhalten, wenn das von ihm angetroffene nothleidende Schiff im alleinigen Eigenthum des A steht?
2) Wie soll, wenn er sich zur Hülfeleistung entschließt, und diese von Erfolg gewesen ist, der nach Art. 744 und 746 H. G. B. angemessene Hülfslohn berechnet werden, soweit er nach Art. 751 dem Rheder des rettenden Schiffs gebührt?

Versuchen wir, die vom R. G. nicht beantworteten Fragen von unserm Standpunkt zu beantworten.

Die erste erledigt sich dadurch, daß, da der Schiffer es als seine Pflicht betrachten wird, ebensowohl das Interesse des A an der Erhaltung des ihm gehörigen Schiffes, wie des B an dem Erwerb eines Anspruchs auf Berge- oder Hülfslohn wahrzunehmen, er ohne Rücksicht auf das Miteigenthum von A und B zur Bergung oder Hülfeleistung schreiten wird, sofern er gewissenhafter Weise auf einen Erfolg rechnen darf, beziehentlich sofern anderweitige erhebliche Interessen nicht vernachlässigt werden.

Gelingt derselbe, so haben A und B als Miteigenthümer des Schiffes einen entsprechenden Anspruch auf Berge- oder Hülfslohn gegenüber der etwa geretteten Ladung, welcher dadurch, daß A Eigenthümer des geretteten Schiffs ist, nicht berührt wird. Bezüglich des geretteten Schiffs liegt die Sache nicht anders, als wenn A und B jeder für

ſich Eigenthümer je eines Schiffes wären, und beide Schiffe gemeinſchaftlich gerettet hätten. Wie in dieſem Falle B nach Verhältniß der Leiſtungen des ihm gehörigen Schiffes einen Anſpruch auf einen entſprechenden Antheil des für beide „Schiffe“ gemeinſchaftlich feſtzuſetzenden Berge- oder Hülfslohns haben würde, ſo erhält er hier einen Anſpruch auf einen ſeiner Schiffspart entſprechenden Antheil an demjenigen Betrage, welcher den Geſammteigenthümern zukommen würde, wenn nicht der eine oder andere von ihnen gleichzeitig Miteigenthümer des rettenden Schiffes wäre. Er kann dieſen Anſpruch als Schiffsgläubiger gegenüber dem geretteten Schiff ebenſo verfolgen, wie wenn er Alleineigenthümer des rettenden Schiffes wäre.

Dies führt auf die Beantwortung der zweiten Frage:

Nach der von uns vertretenen Auffaſſung ſteht der Anſpruch auf Berge- oder Hülfslohn, wenn ein Schiff von einem anderen gerettet iſt, dem Rheder als ſolchem zu. Ob er ſolchen Anſpruch erheben will und in welcher Höhe, ob er gerichtliche Feſtſtellung verlangen oder ſich gütlich mit den Zahlungspflichtigen verſtändigen will, iſt ausſchließlich Sache des Rheders. Nur iſt er, wenn er etwas als Berge- oder Hülfslohn erhält, verpflichtet, mangels einer anderern Vereinbarung dem Schiffer und der übrigen Beſatzung des Schiffes ihre Antheile zu zahlen.

Der Geſetzgeber geht davon aus, daß es ein Glücksfall iſt, wenn ſich Gelegenheit bietet, Berge- oder Hülfslohn zu verdienen. Der Rheder ſoll diejenigen, deren erfolgreicher Thätigkeit er den unerwarteten Gewinn verdankt, theil nehmen laſſen. Das entſpricht dem Intereſſe der Schifffahrt, da die Ausſicht auf einen Extraverdienſt Schiffer und Mannſchaft williger machen wird, hülfreiche Hand zu bieten.

Wir ſind der Meinung, daß, wenn ein Schiff ein anderes demſelben Rheder gehöriges Schiff rettet, ein Anſpruch auf Berge- oder Hülfslohn überhaupt nicht begründet iſt; folglich exiſtirt auch keine Verpflichtung, dem Schiffer und der übrigen Beſatzung einen Extraverdienſt in Geſtalt des Antheils auszuzahlen; es muß in ſolchem Falle der Freigebigkeit des Rheders überlaſſen bleiben, ob er ſeinerſeits etwas zahlen will.

Gehört das rettende Schiff mehreren Perſonen gemeinſchaftlich, von denen eine oder mehrere gleichzeitig Miteigenthümer des ge-

retteten Schiffs find, fo fteht dem Schiffer und der übrigen Befatzung bezüglich des Antheils, der auf die Ladung des geretteten Schiffes entfällt, der Anfpruch gegen die Gefammtheit der Miteigenthümer ebenfo zu, wie in dem gewöhnlichen Fall; bezüglich des Antheils, den das gerettete Schiff als folches zu tragen hat, aber können Schiffer und übrige Befatzung ihren Anfpruch nur gegen diejenigen Miteigenthümer richten, welche, da ihnen kein Miteigenthum an dem geretteten Schiff zuftand, thatfächlich Berge- oder Hülfslohn von den Miteigenthümern beziehungsweife aus dem Werthe des Schiffs erhalten haben.

Diefe Löfung der Frage mag auf den erften Blick etwas complicirt erfcheinen; fie dürfte fich aber bei einer entfprechenden Aufmachung der Berechnung, wie fie hier zur Dispachirung der Bergungs- und Hülfskoften in der Regel erforderlich fein wird, in ziemlich einfacher Weife ergeben.

Zum Schluß nur die Bemerkung, daß auch die Ausführungen des R. G. darüber, wie weit der Anfpruch gegen die Verficherer gerichtet werden kann, nicht überzeugend wirken.

Man mag dem R. G. darin beiftimmen, daß der Berge- oder Hülfslohn ein Ganzes bildet, deffen Betrag ein angemeffenes Aequivalent für die Gefammtleiftung im Falle ihres Erfolges repräfentirt. Dies geht wenigftens aus Art. 745 hervor, nach deffen Beftimmungen der Berge- oder Hülfslohn zugleich die Vergütung für die zum Zwecke des Bergens und Rettens gefchehenen Aufwendungen umfaßt.

Ob es de lege ferenda richtig ift, daß eine Einheitsfumme zugebilligt wird, ob es fich nicht mehr empfehlen würde, thatfächliche Aufwendungen zu trennen und befonders zu vergüten, ift hier nicht zu entfcheiden.

Wie aber trotz diefer Beftimmung des Art. 745 der Rheder in der Lage ift, durch Vereinbarung mit dem Schiffer und der übrigen Befatzung über die Art eventueller Vertheilung von Berge- und Hülfslohn etwas Anderes zu beftimmen, insbefondere, daß vor jeder Vertheilung zunächft die dem Rheder zur Laft fallenden wirklichen Aufwendungen in Abzug zu bringen find, fo muß auch gegenüber dem Verficherer eine Trennung des Erfatzes für Aufwendungen und der fich als wirklichen Gewinn darftellenden Vergütung zuläffig fein.

Wenn nun § 84 Nr. 3 der Allgemeinen Seeverficherungsbedingungen von 1867 in Uebereinftimmung mit Art. 838 Nr. 3 H. G. B. als dem Verficherer zur Laft fallend bezeichnet: die zur Rettung fowie zur Abwendung größerer Nachtheile nothwendig oder zweckmäßig aufgewendeten Koften, fo liegt es nahe, fo weit es fich um die Koften einer Bergung oder Hülfeleiftung handelt, an die in Art. 745 und 746 ausdrücklich hervorgehobenen zum Zweck des Bergens und Rettens gefchehenen Aufwendungen zu denken. Hat der Verficherte neben der Vergütung für Aufwendungen der Berger oder Helfer eine den Umftänden entfprechende Belohnung zu zahlen, fo ftellt fich dem Verficherer gegenüber diefer von ihm zu leiftende Gefammtaufwand als die aufgewendeten Koften dar. Sind die Umftände dem Verficherer infofern günftig, als eben nur thatfächliche Aufwendungen in Frage kommen, fo entfpricht es dem Grundfatz, daß die Verficherung nicht zum Gewinn führen foll, wenn der Verficherer durch Vergütung diefer thatfächlichen Aufwendungen von feiner Verbindlichkeit frei wird.

Mit der Frage der Anfprüche auf Berge- und Hülfslohn, wenn rettendes und gerettetes Schiff ein und derfelben Perfon gehören, befchäftigt fich auch Benfante S. 81 ff. Benfante nimmt an, wenn das gerettete Schiff ohne Ladung und unverfichert fei, könne allerdings die Frage nicht entftehen, aber auch, wenn Ladungsintereffenten oder Verficherer als Dritte gegenüberftehen, könne nur von einer Vergütung des wirklich erlittenen Nachtheils, wie eines Mehrverbrauchs von Kohlen, Lebensmitteln, Heuern der Schiffsbefatzung, der Verzögerung, des Aufwands von Schlepptroffen, der dem rettenden Schiff zugefügten Befchädigungen, die Rede fein. Gegen die Vergütung einer eigentlichen Belohnung wendet Benfante ein, daß mit Rückficht auf die bei Rhedereien, welche einen regelmäßigen Verkehr zwifchen zwei Plätzen unterhalten, und deren Schiffe regelmäßige Linien befahren, mögliche gegenfeitige Hülfe fchon die gefteigerte Ausficht auf Hülfeleiftuug die Verficherungsprämie herabzudrücken, ferner aber auch die Frachten zu erhöhen geeignet fei. Es erfolge fo ein Ausgleich, der die Vergütung einer eigentlichen Belohnung in Bergungs- und Hülfeleiftungsfällen ungerechtfertigt erfcheinen laffe.

Die Confequenz der Gewährung von Berge- und Hülfslöhnen würde fein, daß für die Rheder die ihren eigenen Schiffen zuge-

ftoßenen Unfälle eine Einnahmequelle bedeuteten, fo daß die Prosperität einer Schifffahrts-Gefellfchaft fich fteigern würde mit der Zahl der ihren Schiffen zugeftoßenen Unfälle.

Von dem Seegericht in Kopenhagen ift in einem Fall, in dem ein Schiff von einem andern demfelben Rheder gehörigen Schiffe aus einer Seenoth gerettet ift, die Verurtheilung des Capitäns des geretteten Schiffs ausgefprochen. Urtheil vom 19. Decbr. 1888, Schiffe „Halmstad" und „Dilberg" [1]) mit der Begründung, daß, wenngleich dem Verficherten die Verpflichtung obliege, Alles aufzuwenden, um die dem verficherten Gegenftande drohende Gefahr abzuwenden, ihm doch keine Pflicht obliege, mittels eines in die Verficherung nicht einbegriffenen Schiffes, indem es diefes der Gefahr ausfetze, die Rettung zu unternehmen.

Der Vertrag in Seenoth.

§ 20. **Ueberficht.**

Das deutfche Handelsgefetzbuch beftimmt in Art. 743:

Wenn noch während der Gefahr ein Vertrag über die Höhe des Berge- oder Hülfslohns gefchloffen ift, fo kann derfelbe wegen erheblichen Uebermaßes der zugeficherten Vergütung angefochten, und die Herabfetzung der letzteren auf das den Umftänden entfprechende Maß verlangt werden.

Es wird zu erörtern fein

1) die Stellung der dem Handelsgefetzbuch zeitlich vorangehenden Gefetze, welche fich mit dem in Seenoth gefchloffenen Vertrage befchäftigen;
2) die Gefchichte der Entftehung der in Art. 743 H. G. B. getroffenen Beftimmung;
3) die Auslegung des Art. 743 insbefondere in gerichtlichen Entfcheidungen;
4) Gefetzgebung und Rechtfprechung ausländifcher Staaten und Gerichte.

---

[1]) Autran Bd. 6 S. 328.

§ 21. Die Stellung der dem Handelsgefetzbuche zeitlich vorangehenden Gefetze.

Die ältefte Beftimmung, die über den in Seenoth gefchloffenen Vertrag überliefert ift, findet fich in Art. 4 der Jugemens d'Oléron:[1]) Et si ainsi estoit que le maistre et les marchands promissent aux gens qui les ayderoient à sauuer la nef et les dites denrées qui pourroient estre sauuées, la tierce partie ou la moitié pour le péril où ils sont: la justice du pays doit bien regarder, quelle peine et quel labeur ils auront mis à les sauuer, et selon icelle peine les guerdonner, non obstant la promesse que les dits maistre ou le marchand leur auroit faite.

Engelbrecht[2]) überfetzt:

Und wenn der Schiffer oder die Kaufleute denen, die zur Bergung geholfen, den dritten Theil oder die Hälfte für die Gefahr, der fie fich ausgefetzt, verfprochen hätten, fo follen die Landesgerichte die Mühe und Arbeit, die fie bei der Bergung gehabt haben, in Erwägung ziehen und darnach die Belohnung beftimmen, ohne Rückficht auf das von dem Schiffer oder dem Kaufmann gethane Verfprechen.

Der Paffus: non obstant, ohne Rückficht u. f. w. foll nach Pardessus,[3]) obfchon anfcheinend ein franzöfifcher Zufatz, weil weder in drei englifchen Manufcripten noch in dem caftilianifchen enthalten, doch alten Urfprungs fein.

Cleirac bemerkt zu diefer Beftimmung:

Les promesses que le malade fait à son Médecin, Chirurgien, Apothicaire et autres, des quels il espère du soulagement ou de saluation, sont de droit nulles et cassables, comme extorquées par fraude et par force. (l. Archiatri. C. Professoribus et Medicis D. Variis et extraord.) La raison est, quia periclitantes pro salute repromittant. La mesme raison conuient et milite pour annuller toutes promesses et donnations faites par le Maistre de navire ou Marchand, aux Pilotes de Riuiere, Lamaneurs, Plongeurs et Sauueurs, en cas de periclitation ou naufrage, soit pour sauuer la personne, son vaisseau ou les marchandises; veu notamment que telles gens

---

[1]) Cleirac, S. 16.

[2]) Engelbrecht, Bd. I, S. 41.

[3]) Pardessus, Collection Tome I, S. 326 Anm. 2.

sont naturellement et civilement obligez d'assister prestement et sans marchander, ceux qui sont en danger (Apuleus lib. 7. Metamorphoseon in fine. Nauarrus in Enchiridio. De quinque sensibus exterioribus cap. 24 num. 17). Autrement ils sont homicides et comme tels viennent punissables. (l. Quo Naufragium § 8 D. Incendio, Ruina, Naufragio; nihil est venali misericordia turpius Seneca lib. 4. Controversia S.) Toutes fois „vix invenitur dilectio quae non sit quaestuaria et venalis" (Cassiodorus de amicitia). „No ay amor donde no ay interes: no ay amistad, que no sea pagada à dinero, y esto se llama amor interessable, poarque la mayor parte de los hombres mas se mueue por el interesse de la ganancia que por obligacion de la Justicia y tales amor doblado y mercenario" dit l'Espagnol.

An die Beſtimmungen der Rooles d'Oléron, welche ſich im Consulat de la mer Chap. 277, im Guidon de la mer Chap. 4 Art. 31, ferner im Edict sur l'amirauté von 1584 Art. 89 bezüglich der Lootſen wiederholt finden, ſchließen ſich die Beſtimmungen der Ordonnance de la marine von 1681 Art. XIV Lib. IV Tit. III an: „Déclarons nulles toutes promesses faites aux lamaneurs et autres mariniers dans le danger du naufrage." Dieſe letztere Beſtimmung ſpricht nur von der Gefahr des Schiffbruchs im engeren Sinne. Der Richter hatte in ſolchem Falle ohne Rückſicht auf das geſchloſſene Abkommen den Lohn des Lootſen oder anderer Seeleute unter Berückſichtigung der Natur und Schwierigkeit der aufgewendeten Arbeit und der von ihnen gelaufenen Gefahr feſtzuſetzen, wie Art. XIII beſtimmt: Ne pourront les lamaneurs et mariniers exiger plus grandes sommes que celles portées au règlement, sous peine de punition corporelle, si ce n'est en temps de tourmente et de péril évident; auquel cas leur sera fait taxe particulière par les officiers et l'amirauté, de l'avis de deux marchands, en égard au travail qu'ils auront fait, et au danger qu'ils auront couru.

Im Gegenſatz zu der zwei Jahre vorher erlaſſenen Ordonnance de la marine beſtimmte das von Christian V. im Jahre 1683 erlaſſene däniſche Geſetz, daß die mit den Bergern getroffene Vereinbarung, ihnen eine beſtimmte Summe für jedes gerettete Gut oder einen Theil deſſelben zu zahlen als Entſchädigung für Gefahr und Mühe oder die Vereinbarung, daß eine Pauſchalſumme bezahlt werden ſolle, r e c h t s v e r b i n d l i c h ſei.

Eine ältere Beſtimmung findet ſich im Hamburgiſchen Receſſe vom 24. September 1603, Art. 31[1]): wenn bei dem Hamburgiſchen Amt Ritzebüttel und der Inſel Neuwerk nothleidende Schiffer Hülfe brauchen, ſo ſoll dem bedrängten Schiffe und Schiffsleuten ſchleunige, treuherzige Hülfe in Rettung des Schiffes und der Güter mit möglichem Fleiße bewieſen werden, und ſollen ſich die Helfenden an einer billigen Belohnung, die der Amtmann nach Gelegenheit der geleiſteten Dienſte und nach Beſchaffenheit des geborgenen Schiffes und der Güter zu moderiren (d. h. herabzuſetzen) und zu erkennen Macht haben ſoll, genügen laſſen.

Ebenſo findet ſich in der Inſtruction für den Voigt von Neuwerk, der ſogenannten Neuen Werks Rolle, revidirt im Jahre 1719, Art. 8[2]) die Vorſchrift, daß er und ſein Volk den Schiffer und Kaufmann über gebührlich Bergegeld und billigen Lohn keineswegs beſchweren ſoll.

Das Königlich Preußiſche Seerecht vom 1. December 1727, Cap. IX Art. 3, beſtimmt: „Vor die bey der Bergung gethanene Arbeit ſoll ſowohl das Schiffsvolk, als auch ein jeder, ſo ſich treu und fleißig dabey bewieſen, nach Obrigkeitlicher Erküntniß oder aber bedungener Maßen von den Eigenthümern einen rechtmäßigen Bergelohn zu genießen haben". Von einer Anfechtung eines Abkommens iſt alſo nicht die Rede.

Das Allgemeine Landrecht für die Preußiſchen Staaten, Theil 2 Titel 15 § 85, verweiſt auf die Provinzial-Strandordnungen. Nach dem Weſtpreußiſchen Publicandum vom 31. December 1801 § 7, konnte eine Vereinbarung erſt eintreten, wenn die Menſchen, das Schiff und die Ladung in Sicherheit waren; jeder vorher geſchloſſene Vertrag war ungültig.

---

[1]) Langenbeck S. 249 ff.
[2]) Langenbeck S. 262 ff.

Die Geſchichte der Entſtehung der in Art. 743 H. G. B. getroffenen Beſtimmung.

§ 22.

Der Entwurf eines Handelsgeſetzbuchs für die Preußiſchen Staaten enthält in Art. 596 die Beſtimmung: Ein Vertrag, der während der Gefahr mit dem Schiffer oder dem Eigenthümer von Schiff oder Ladung über die Höhe des Bergelohns geſchloſſen wird, iſt nichtig.

Die Motive bemerken hierzu:

An ſich iſt der Bergelohn, wie jeder andere privatrechtliche Anſpruch, Gegenſtand der freien Uebereinkunft der Betheiligten. Ein Vertrag, der aber während der Gefahr über die Höhe des Bergelohns geſchloſſen wird, kann niemals als ein ſeitens des Schiffers oder Ladungseigners frei eingegangener angeſehen werden. Wo der Verluſt des Lebens und Eigenthums droht, iſt ein Zuſtand vorhanden, der dem Zwange völlig gleich ſteht. Erfahrungsgemäß wird auch die Noth eines dem Schiffbruche naheſtehenden Schiffs und die geringe Concurrenz, die in ſolchem Falle unter den Hülfe Anbietenden ſtattzufinden pflegt, häufig benutzt, um das Verſprechen ganz unverhältnißmäßiger Belohnungen vom Schiffer zu erpreſſen.

Der Entwurf erklärt deshalb in Uebereinſtimmung mit dem Weſtpreußiſchen Publicandum vom 31. December 1801 § 8 jeden während der Gefahr, alſo vor erfolgter Rettung, über die Höhe des Bergelohns geſchloſſenen Vertrag für nichtig.

Von den beiden zum Titel „Von der Bergung“ eingebrachten Anträgen, die ſich als Anlage A und Anlage B auf S. 2806—2809 und S. 2811—2813 der Protocolle finden, ſchlug Anlage A in § 9 in Anlehnung an Art. 568 des Holländiſchen Handelsgeſetzbuchs die folgende Beſtimmung vor:

„Verträge, namentlich Vergleiche über Bergelohn oder Hülfslohn können in rechtsverbindlicher Weiſe ohne obrig-

keitliche Mitwirkung vor, bei oder nach der Bergungs- oder Hülfeleiftung eingegangen werden und bedürfen der obrigkeitlichen Genehmigung oder Beftätigung nicht.

Sind fie jedoch in dringender Gefahr eingegangen, und find dabei zugleich durch die Berger oder Hülfeleiftenden die übrigen Betheiligten wefentlich benachtheiligt worden, fo kann auf Antrag der Letzteren der Bergelohn oder Hülfslohn durch die Behörde, welcher die Feftfetzung deffelben zufteht, auf das gebührende Maß herabgefetzt werden."

Die Anlage B enthielt dagegen in Art. 3 an Stelle des Art. 596 des Preußifchen Entwurfs den folgenden Satz:

„Ein noch während der Gefahr über die Höhe des Berge- oder Hülfslohns gefchloffener Vertrag kann wegen erheblichen Uebermaßes der vereinbarten Vergütung angefochten, und deren Herabfetzung auf das gebührende Maß verlangt werden."

Bei der Berathung, der die Anlage B zu Grunde gelegt war, wurde zu Art. 3 derfelben beantragt, nach dem Vorgange des Preußifchen Entwurfs auszufprechen, daß die in Rede ftehenden Verträge nichtig feien, jedoch nach dem Beifpiele der hannoverfchen Strandordnung die Bedingung hinzuzufügen, „fofern fie nicht von der Obrigkeit beftätigt find", weil der Inhalt des Art. 3 den Intereffen des Rheders und der Ladungsbetheiligten nicht genüge, indem fie hiernach, um die Aufhebung eines folchen Vertrages zu erlangen, oftmals erft weitläufig Beweife führen müßten u. dergl.

Von anderen Seiten wurde dagegen die Beftimmung der Anlage B befürwortet, weil fie offenbar zur Erreichung des Zweckes genüge; man dürfe nicht weiter gehen, als der letztere erheifche; die Androhung der Nichtigkeit könne dem in Gefahr befindlichen Schiffe nachtheilig werden; anderen Theils hätten oftmals gerade der Rheder und die Ladungsintereffenten ein Intereffe daran, daß ein Vertrag über Höhe des Berge- und Hülfslohns Geltung behalte; fomit würde der eingebrachte, die Annahme der Beftimmung des Preußifchen Entwurfs mit dem Zufatz bezweckende Antrag nicht felten mit den Intereffen diefer Perfonen in Widerfpruch ftehen. Diefer Antrag wurde deshalb auch mit 7 gegen 1 Stimme abgelehnt und Art. 3 der Anlage B angenommen.

Der Entwurf nach den Beschlüssen erster Lesung, der die in Rede stehende Bestimmung in Art. 638 enthält, deckt sich nicht völlig mit dem Beschluß. Er lautet:

> „Ein noch während der Gefahr über die Höhe des Berge- oder Hülfslohns geschlossener Vertrag kann wegen erheblichen Uebermaßes der zugesicherten Vergütung angefochten, und deren Herabsetzung auf das den Umständen entsprechende Maß verlangt werden."

In zweiter Lesung blieb die Fassung des Art. 638 im Entwurf erster Lesung ohne Beanstandung. Protocolle S. 4144. Nur mit der geringen Abänderung, daß aus dem einen Satz ein Hauptsatz und ein Nebensatz gemacht ist, ist der Art. 638 als Art. 743 in das Handelsgesetzbuch aufgenommen.

Was die Redactionscommission veranlaßt hat, an Stelle der Worte: „das gebührende Maß", die sich in Art. 3 der Anlage B finden, die Worte: „das den Umständen entsprechende Maß" zu setzen, ist aus den Verhandlungen der Gesetzgebungscommission nicht ersichtlich. Es kann indeß kaum angenommen werden, daß eine sachliche Abweichung von dem gefaßten Beschluß beabsichtigt war. Wie die sich hieran anschließende Erörterung der Rechtsprechung zeigen wird, ist diese Aenderung für die Auslegung des Gesetzes von Bedeutung geworden.

Die Auslegung des Art. 743, insbesondere in gerichtlichen Entscheidungen.

§ 23. **Muss der Vertragschliessende selbst sich in Gefahr befunden haben?**

Das Gesetz spricht in Art. 743 von einem noch während der Gefahr geschlossenen Vertrag, nennt indeß nicht die Personen, die auf der einen oder auf der anderen Seite in Betracht kommen.

Im Gegensatz dazu hatte der Preußische Entwurf den Schiffer oder den Eigenthümer von Schiff oder Ladung genannt. Vgl. S. 104.

Die erste Frage, zu der die Bestimmung Veranlassung giebt, ist die: Ist es, damit bei Vorliegen der übrigen Voraussetzungen ein Anfechtungsrecht begründet ist, erforderlich, daß der Vertragschließende sich selbst in Gefahr befunden hat, als er den Vertrag abschloß?

Das Reichsoberhandelsgericht R. O. H. G. Bd. 14 Nr. 98 S. 301 bis 304. Sen. I U. vom 29. September 1874, Seuffert Archiv Bd. 30 Nr. 177 in Sachen Bahlrüs c. Ohlerich, Rep. 487/74 geht davon aus, der Art. 743 setze als Regel voraus, daß sich der Promittent — Schiffer, Schiffseigenthümer, Ladungseigenthümer — in dem gefährdeten Schiffe, also in einer Zwangslage befunden habe, die zugleich seine persönliche Erhaltung bedrohte. Das R. O. H. G. giebt zu, daß eine ähnliche Nothlage unter Umständen auch dann angenommen werden dürfe, wenn der Schiffer u. s. w. bei der Vertragsschließung außerhalb des Schiffes ist, z. B. wenn es ihm gelungen war, für seine Person das gefährdete Schiff zu verlassen. Doch erkennt das R. O. H. G. außerhalb einer derartigen Bedrängniß, welche die freie Entschließung gegenüber der Pflicht zur Erhaltung von Mannschaft, Schiff und Ladung beeinträchtigt, keinen Raum an für die ausnahmsweise Anfechtbarkeit geschlossener Verträge. Das R. O. H. G. bezieht sich auf die Motive zu Art. 596 des Preußischen Entwurfs. Dementsprechend wird die Anfechtung seitens eines Vertragschließenden, der als Oheim des auf dem nothleidenden Schiff befindlichen Schiffers und zugleich als Director eines Assecuranzvereins an einem Theil der Cascoversicherung interessirt war, abgewiesen.

---

§ 24. **Anfechtbarkeit des von einer nicht als Vertreter von Schiff und Ladung handelnden Person geschlossenen Vertrages.**

Bezüglich einer zweiten Frage äußert sich dasselbe Urtheil dahin: Ein vertragsmäßiger Anspruch auf Berge- und Hülfslohn im Sinne der Art. 742 und 743 H. G. B. könne nur erworben werden, wenn der Vertrag vom Berger oder Retter mit Demjenigen geschlossen sei, dem die rechtliche Verfügung über Schiff oder Gut zustehe. Das folge daraus, daß der Berger oder Helfer

wegen seines Berge- oder Hülfslohns mit einem Pfandrecht an den geretteten Gegenständen ausgerüstet sei. Art. 753, 758, 757 Nr. 5, 772 Nr. 3 H. G. B. In der Regel sei also nur der Schiffer oder der Eigenthümer von Schiff resp. Ladung berechtigt, einen Vertrag, wie ihn Art. 743 voraussetze, zu schließen. Das R. O. H. G. weist noch auf den Wortlaut des Preußischen Entwurfs hin und auf die Bestimmung des Art. 752 Nr. 1 H. G. B., daß auf Berge- oder Hülfslohn keinen Anspruch habe, wer seine Dienste aufgedrungen, insbesondere ohne Erlaubniß des anwesenden Schiffers das Schiff betreten hat.

In einem Urtheil vom 14. Mai 1888 in Sachen Taucher T. U. Harmstorf in Blankenese gegen den Capitain L. Schmidt als Führer des Schooners „Philothea" wirft das Landgericht Hamburg Kammer III für Handelssachen die Frage auf, ob ein Vertrag über die Höhe des Berge- oder Hülfslohns als noch während der Gefahr abgeschlossen und deshalb nach Art. 743 als anfechtbar betrachtet werden darf, wenn das Leben des Hülfesuchenden zur Zeit des Vertragsabschlusses in keiner Weise gefährdet war, sondern nur Schiff und Ladung sich zu jener Zeit in Gefahr befanden. Eine Entscheidung dieser Frage erfolgt indeß nicht.[1])

In einer Sache Vereinigte Bugsir-Dampfschiffs-Gesellschaft zu Hamburg gegen den Schiffsmakler D. Fuhrmann, Nissle & Günther Nachfolger in Hamburg handelte es sich um den von einem Hamburger Schiffsmakler im speciellen Auftrag des Capitains und der Rhederei abgeschlossenen Contract, Inhalts dessen ein auf der Elbe in Seenoth befindliches Schiff gegen eine vereinbarte Vergütung Hülfe empfangen sollte.[2]) Das in der Sache am 5. November 1892 ergangene Urtheil des Reichsgerichts Civilsenat I tritt zwar den zuletzt aufgeführten Gründen des R. O. H. G. darin bei, daß ein von einem Dritten über die einem in Gefahr befindlichen Schiffe zu bringende Hülfe und die Höhe des dafür zu zahlenden Hülfslohns geschlossener Vertrag kein Vertrag im Sinne der Art. 742 und 743 H. G. B. sei und deshalb auch nicht der Anfechtung aus Art. 743 unterliege, bezüglich der zuerst aufgeführten Gründe aber tritt das R. G. dem R. O. H. G. entgegen. Wenn auch offenbar bei dem dieser Bestimmung zu Grunde

---

[1]) H. G. Z. 1888 Nr. 122 S. 282.

[2]) Seuffert Archiv Bd. 49 Nr. 182, H. G. Z 1893 Nr. 77 S. 229.

liegenden Rechtsgedanken, daß ein während der Seenoth geſchloſſener Vertrag, auch wenn er nicht gerade erzwungen ſei, doch einem im Zuſtand des Zwanges eingegangenen Vertrage gleichzuſtellen ſei, als der regelmäßige Fall ins Auge gefaßt ſei, daß der Vertrag mit dem Schiffer oder mit dem Eigenthümer von Schiff oder Ladung perſönlich abgeſchloſſen werde, und daß der den Vertrag abſchließende Schiffer ſich beim Vertragsabſchluß in dem gefährdeten Schiffe befinden werde, alſo in einer Zwangslage, welche zugleich ſein Leben gefährdet erſcheinen laſſe, ſo bilde das Letzere keineswegs eine nothwendige Vorausſetzung des Art. 743 H. G. B., wie auch aus den Motiven zu Art. 596 des demſelben zu Grunde liegenden Preußiſchen Entwurfs hervorgehe, nach welchem der während der Gefahr abgeſchloſſene Vertrag niemals als ein ſeitens des Schiffers oder Ladungseigners frei eingegangener angeſehen werden könne, was damit begründet werde, daß bei drohendem Verluſte des Lebens oder Eigenthums ein dem Zwange gleichſtehender Zuſtand vorhanden ſei. Genüge aber hiernach zur Anwendung des Art. 743 eine dem Schiffe und deſſen Ladung drohende Gefahr, auch wenn es dem zu deren Erhaltung verpflichteten Schiffer gelungen ſei, das Schiff zu verlaſſen, und er nun am Lande und ohne Gefahr für ſeine perſönliche Sicherheit einen Hülfslohnvertrag abſchließe, ſo müſſe nach dem im heutigen Rechte geltenden Princip der freien Stellvertretung daſſelbe gelten, wenn der Hülfslohnvertrag zwar von einem Dritten, aber im Namen und als Vertreter des Schiffers oder Rheders oder eines ſonſt in Betreff des Schiffes oder der Güter Verfügungsberechtigten abgeſchloſſen ſei. Der Umſtand, daß hier der Vertrag über die Hülfeleiſtung und die dafür zu zahlende Vergütung nicht von dem Schiffer, ſondern von einem Schiffsmakler in deſſen und der Rhederei Vertretung abgeſchloſſen ſei, ſchließe daher die Anfechtbarkeit des Vertrages aus Art. 743 H. G. B. nicht aus.

Das aus den angeführten Entſcheidungen ſich ergebende Reſultat iſt alſo, daß es zwar nicht darauf ankommt, daß der Vertragſchließende ſich zur Zeit des Vertragsſchluſſes in Gefahr befindet, daß aber ein Anfechtungsrecht nur für einen ſolchen Vertragſchließenden begründet ſein kann, der vermöge ſeiner Rechtsſtellung zu den zu bergenden oder zu rettenden Gegenſtänden, als Schiffer, Eigen-

thümer oder Vertreter derselben auch rechtlich in der Lage ist, ein Pfandrecht an den zu rettenden Gegenständen zu begründen.

Nun steht indeß für den regelmäßigen Fall, daß Schiffer, Rheder und Ladungsinteressent drei getrennte Personen sind, lediglich dem Schiffer die Befugniß zu, als Vertreter des Rheders das Schiff, und als Vertreter der Ladungsinteressenten die Ladung rechtsgültig zu verpfänden; dem Rheder fehlt die gesetzliche Vertretungsbefugniß gegenüber den Ladungsinteressenten, er könnte daher nur bezüglich des Schiffes mit Rechtswirkung einen Vertrag über Bergung und Hülfeleistung im Sinne der Art. 742 und 743 schließen, und da der einzelne Ladungsinteressent weder zur Vertretung eines anderen Ladungsinteressenten noch zur Vertretung des Rheders legitimirt ist, so könnte er einen wirksamen Vertrag der angegebenen Art nur bezüglich des auf ihn entfallenden Ladungstheils schließen. Indeß spricht Art. 596 des Preußischen Entwurfs gar nicht einmal vom Ladungsinteressenten, sondern nur vom Ladungseigner; es müßte daher, wenn diese nicht Gesetz gewordene Bestimmung Gültigkeit hätte, der Ladungsinteressent sein Eigenthum an der Ladung nachweisen. Der Versicherer von Schiff oder Ladung würde, da er weder Eigenthümer noch gesetzlicher Vertreter ist, ohne Weiteres überhaupt nicht in der Lage sein, einen entsprechenden Vertrag abzuschließen.

Das Gesetz redet in Art. 743 nicht davon, daß der Vertrag in der Gefahr abgeschlossen sein müsse, sondern wenn es von einem „noch während der Gefahr abgeschlossenen Vertrage redet", trifft es lediglich eine zeitliche, nicht auch eine räumliche Begrenzung. Der Wortlaut des Gesetzes zwingt aber noch keineswegs, die Wirksamkeit eines Vertrages über Bergung und Hülfeleistung im Sinne der Art. 742 und 743 an die Voraussetzung zu knüpfen, daß der Vertrag vom Schiffer, Rheder oder Ladungseigenthümer oder deren Vertreter abgeschlossen ist. Wie in so vielen anderen Fällen, so hat wohl auch in dem vorliegenden Fall die Handelsgesetzgebungscommission mehr mit richtigem Tact und ahnend, als klar bewußt, durch Auslassung der im preußischen Entwurf genannten Subjecte des Vertragsschlusses: Schiffer oder Eigenthümer von Schiff oder Ladung der weiteren Entwickelung des Rechtsverkehrs einen freien Spielraum gelassen, besonders auf dem von Kohler[1]) behandelten Gebiet der Menschenhülfe im Privatrecht.

[1]) Ihering Jahrbücher Bd. 25 S. 134 ff.

Gerade in einem Falle wie dem der Bergung und Hülfeleiſtung in Seenoth, wo eine Verzögerung den Verluſt zahlreicher Menſchenleben und erheblicher Vermögenswerthe zur Folge haben kann, erſcheint eine ſchleunige Hülfe ohne ängſtliche Prüfung, ob auch eine Berechtigung zur Conſtituirung eines Pfandrechts vorliegt, am Platze; gerade hier öffnet ſich für die Negotiorum gestio ein weites Feld.

In dem vom R. O. H. G. entſchiedenen Falle lag anſcheinend eine ſolche Negotiorum gestio vor; ebenſo wie nach den römiſchen Rechtsquellen ein Mandat zur Negotiorum gestio ertheilt werden kann, ebenſo kann der Negotiorum gestor im Hinblick auf die einem Mandatar obliegenden Pflichten für dieſen handeln, mit andern Worten, es muß zuläſſig erſcheinen, daß ein Dritter für den Schiffer, im Falle dieſer behindert iſt, ſelbſt einen Vertrag zur Rettung von Schiff und Ladung in Seenoth zu ſchließen, an ſeiner Stelle einen ſolchen Vertrag abſchließt. Dabei bleibt natürlich dem Schiffer das ihm nach Art. 752 No. 1 zuſtehende Recht, ihm nicht genehme Dienſte zurückzuweiſen bei Verluſt jeden Anſpruchs des Zuwiderhandelnden auf Berge- und Hülfslohn, gewahrt. Läßt er ſich dagegen die laut Vertrag mit dem Dritten ihm angebotenen Dienſte gefallen, ſo liegt darin eine Genehmigung des von dem Dritten als Negotiorum gestor abgeſchloſſenen Vertrages, und es ſteht nichts im Wege, nunmehr dieſen Vertrag bezüglich des Pfandrechts an den zu rettenden Gegenſtänden ebenſo zu behandeln, als wenn er ihn ſelbſt abgeſchloſſen hätte. Dann liegt aber auch kein Grund vor, einem ſolchen Vertrag gegenüber, dem Schiffer oder dem Dritten, der ihn für den Schiffer abgeſchloſſen hat, das Recht der Anfechtung zu verſagen.

Das Pfandrecht, das nach Art. 753 H. G. B. wegen der Bergungs- und Hülfskoſten dem Gläubiger zuſteht, erſcheint überdies nicht ſo weſentlich, daß in einem Falle, in dem es ausnahmsweiſe nicht begründet ſein ſollte, nunmehr auch dem auf Bergung und Hülfeleiſtung abzielenden Vertrag der Character eines Vertrages im Sinne der Art. 742 und 743 abgeſprochen werden müßte. In wie vielen Fällen wird nicht auf die Geltendmachung deſſelben verzichtet, wenn für die Forderung, zu deren Verſtärkung es vom Geſetze bewilligt iſt, genügende Caution geleiſtet wird! Das beweiſen die zahlreichen Entſcheidungen, die in Berge- und Hülfs-

lohns-Sachen gegen die Caventen für aus Seenoth gerettete Schiffe und Ladungen ergangen find und noch ergehen. Wenn aber ein nachheriger Verzicht dem einmal entftandenen Anfpruch feinen Character nicht nimmt, fo ift nicht einzufehen, warum, wenn gleich bei Abfchluß eines Vertrages auf das Pfandrecht freiwillig verzichtet wird oder wegen eines in der Perfon des Vertragfchließenden liegenden Mangels der Legitimation zur Conftituirung eines wirkfamen Pfandrechts verzichtet werden muß, folcher Vertrag im Uebrigen rechtlich anders behandelt werden müßte, als ein unter normalen Verhältniffen abgefchloffener Vertrag.

Maßgebend kann nicht der formale Gefichtspunkt fein, fondern der materielle. Das Gefetz will durch die Beftimmung des Art. 743 denjenigen zu Hülfe kommen, welche durch einen während der durch eine Seenoth eines Schiffes oder einer Ladung begründeten Gefahr gefchloffenen Vertrag in erheblichem Maße benachtheiligt find, weil es davon ausgeht, daß in einer folchen Lage es an der Zeit zur ruhigen Ueberlegung beziehungsweife der wirklichen Vertragsfreiheit gebricht, und die Vertragsfreiheit auf der entgegenftehenden Seite leicht in Vertragswillkür ausartet. Weigert man in folchem Falle dem Dritten die durch Art. 743 verfprochene gefetzliche Hülfe, fo erreicht man ein doppeltes: Dritte, welche bereit fein würden, wenn es fein muß, auf ihr perfönliches Rifico einen Vertrag zu Gunften nothleidender Schiffe oder Ladungen abzufchließen, werden zurückgefchreckt, weil fie an ihr Wort gebunden, und gleichwohl nicht in der Lage find, im günftigen Fall, d. h. wenn die Rettung gelingt, Erfatz zu erhalten, weil fie einen den Umftänden nicht entfprechenden Betrag verfprochen und gezahlt haben, oder aber, das erhebliche Uebermaß wird unter Anerkennung des von dem Dritten gefchloffenen Vertrages direct den Bergern oder Helfern bezahlt beziehungsweife dem Dritten, der Zahlung geleiftet hat, vergütet, und fo der Nothleidende benachtheiligt.

Was von dem Dritten gefagt ift, der weder Schiffer, noch Rheder, noch Ladungseigner ift, muß entfprechend auch von dem Rheder und dem Ladungseigner gelten. Auch der Rheder muß befugt erfcheinen, einen fich nicht nur auf das Schiff, fondern auch auf die Ladung beziehenden Vertrag über Bergung und Hülfeleiftung abzufchließen, theils in eigenem, theils in fremdem Intereffe. Dem Rheder muß in folchem Falle, felbft wenn ein Pfandrecht

an der Ladung nicht begründet wird, das Recht zustehen, den Vertrag unter Vorliegen der sonstigen Voraussetzungen anzufechten, dem Ladungsinteressenten in gleicher Weise, wenn die von ihm vertragsmäßig vereinbarte Bergungs- oder Hülfeleistungsthätigkeit sich nicht nur auf den ihm gehörigen Theil der Ladung erstreckte, und endlich muß gleiches auch von den Casco- wie von den Ladungsversicherern gelten.

Ueberhaupt kann es weder nach dem Wortlaut noch nach dem Sinne des Art. 743 darauf ankommen, daß dieselbe Person, die den Vertrag abgeschlossen hat, ihn nachträglich anficht. Der Schiffer, wenn er den Vertrag schließt, schließt denselben nicht für eigene Rechnung, sondern für Rechnung von Rheder und Ladungsinteressenten; nicht er, sondern sie sollen bezahlen, wenn sie nicht vorziehen, die auf Grund der Rettung mit dem Pfandrecht verstrickten Gegenstände zum Verkauf bringen zu lassen; sie haben also das rechtlich begründete Interesse daran, daß nicht übermäßige Beträge versprochen werden, beziehentlich, daß, wenn dies geschehen ist, eine Herabsetzung auf das den Umständen entsprechende Maß erfolgt. Auch hier hat das Gesetz, indem es die Person des Anfechtungsberechtigten nicht näher bezeichnet, den Betheiligten als solchen ein Recht verliehen, das ihnen nicht durch den civilrechtlichen, im Gesetz selbst nicht zum Ausdruck gelangten Grundsatz, die durch Zwang herbeigeführte Willenserklärung sei anfechtbar, d. h. für den Erklärenden, verkümmert werden darf.

---

§ 25. **Die Bedeutung der Worte „während der Gefahr".**

Zu einer Erörterung giebt auch der Umstand Veranlassung, daß das Gesetz in Art. 742 von einer Seenoth spricht, während in Art. 743 diese Bezeichnung nicht vorkommt, vielmehr von einem Vertrage die Rede ist, der während der Gefahr geschlossen wird. Man kann fragen, ob das Gesetz, wenn es verschiedene Ausdrücke in diesen unmittelbar auf einander folgenden Artikeln braucht, einen Unterschied zwischen den beiden Begriffen hat machen wollen. Diese Frage dürfte indeß zu verneinen sein, wenn man davon ausgeht, daß es zum Begriffe der Seenoth gehört, daß

die von derselben betroffenen Gegenstände, Schiff oder Ladung, sich in einer Gefahr befunden haben, welche von der Schiffsbesatzung allein nicht mehr abgewendet werden kann. Nicht darauf kommt es also für die Frage der Anfechtung an, ob eine besondere Gefahr, eine Gefahr, die den augenblicklichen Verlust von Leben und Eigenthum herbeiführen konnte, wenn keine Hülfe Dritter erfolgte, vorlag, sondern nur darauf, ob eine den Begriff der Seenoth ausmachende Gefahr zur Zeit des Vertragsabschlusses schon oder noch bestand oder nicht.

Demnach ist nicht jeder Vertrag, den ein Schiffer oder eine sonstige Person schließt, nachdem das Schiff von einem Unfall betroffen ist, als ein Vertrag in Seenoth, ein während der Gefahr abgeschlossener Vertrag anzusehen. So hat das Hamburgische Handelsgericht in einem am 9. December 1875 in Sachen Vereinigte Bugsir-Dampfschiff-Gesellschaft gegen Dr. F. Sieveking als Kaventen für Capt. Schönemann vom Schiffe „Schiller" ergangenen Urtheil [1]) nicht schon die Thatsache, daß ein Schiff auf Grund gerathen war, für genügend erachtet, um den bezüglich Abschleppung des Schiffes geschlossenen Vertrag als einen in Gefahr geschlossenen erscheinen zu lassen; auf solchen lediglich einen Bugsirdienst, nicht aber eine Bergung oder Hülfeleistung in Seenoth betreffenden Vertrag finde vielmehr der die Vertragsfreiheit bei Handelsgeschäften bestimmende Art. 286 H. G. B. Anwendung.

Andererseits hat das Hanseatische Oberlandesgericht sich in einem Urtheil vom 28. November 1881 in Sachen des Strandvogts B. Quedens in Amrum gegen die Bugsir-Gesellschaft „Union" in Bremerhaven [2]) dahin ausgesprochen, wenn ein Vertrag geschlossen sei, bevor die Rettung des Schiffs aus der Seenoth erfolgt war, also während die durch die Seenoth herbeigeführte Gefahr des Verlustes des Schiffes noch fortdauerte, so reiche diese Gefahr zur Begründung einer die Anfechtung des Vertrages gestattenden Zwangslage hin, ohne daß etwas darauf ankomme, ob noch eine imminente Lebensgefahr für den Schiffer in dem Momente des Vertragsschlusses vorhanden war.

Die Gefahr muß darin bestehen, daß ein längeres Verweilen des Schiffes oder der Ladung ohne die Hülfe Dritter Schiff oder

[1]) H. G. Z. 1876 Nr. 120 S. 182.

[2]) H. G. Z. 1881 Nr. 97 S. 294.

Ladung mit dem Untergange oder doch einer erheblichen Werthverringerung bedroht. Ist lediglich ein größerer Aufwand von Zeit, von Materialien oder Vorräthen, von Heuer für die Mannschaft, oder ein sonstiger durch verspätete Ankunft im Bestimmungshafen zu erwartender Nachtheil zu besorgen, aber die Erreichung des Bestimmungshafens oder eines Nothhafens z. B. mittels Gebrauchs der Segel, an Stelle der unbrauchbar gewordenen Maschinenkraft, möglich und wahrscheinlich, so mögen solche Umstände für den Schiffer bestimmend sein, nach pflichtgemäßem Ermessen die ihm angebotenen Dienste anzunehmen; ein bezüglich der Vergütung solcher Dienste abgeschlossener Vertrag erscheint aber nicht als in Seenoth abgeschlossen und ist in Folge dessen nicht anfechtbar, wenngleich seine Bestimmungen unbillig sein mögen.

---

§ 26. **Einfluss des Irrthums auf die Gültigkeit des Vertrages.**

Das wirkliche Vorliegen einer Seenoth ist, wie für den Begriff einer Bergung und Hülfeleistung überhaupt, so auch für den Begriff eines in Seenoth geschlossenen Vertrages über die Höhe des Berge- und Hülfslohns ein wesentliches Erforderniß.

Ein Irrthum über das Vorliegen solcher Seenoth muß daher zur Folge haben, daß der Vertrag über eine Bergung und Hülfeleistung in Seenoth als solcher ungültig, nicht nur anfechtbar ist. Denn es fehlt, wo eine Seenoth in Wahrheit nicht vorliegt, an einer wesentlichen Voraussetzung.

Dagegen ist auf der anderen Seite anzuerkennen, daß auch für den Dienste Leistenden ein bezüglich dieser Dienste abgeschlossener Vertrag nicht bindend ist, wenn sich hinterher herausstellt, daß der Zustand des Schiffes ein solcher ist, daß dasselbe zur Zeit des Vertragsabschlusses als in Seenoth befindlich hätte angesehen werden müssen. Ob ein arglistiges Verschweigen der für die Beurtheilung des Zustandes des Schiffes maßgebenden Umstände vorliegt, oder der den Vertrag abschließende Schiffer oder sonstige Vertragschließende in gutem Glauben handelte, erscheint dabei gleichgültig, wenigstens soweit es darauf ankommt, an Stelle einer Vergütung für Dienste gewöhnlicher Art eine außerordentliche Vergütung für

Bergungs- oder Hülfeleiſtungsdienſte zu erhalten. Selbſtverſtändlich darf natürlich der Schiffer, oder wer ſonſt den Vertrag ſchließt, davon ausgehen, daß klar zu Tage liegende Umſtände auch von dem Gegencontrahenten wahrgenommen werden.

Ob zu ſolchen für die Beurtheilung eines abzuſchließenden Vertrages erheblichen Umſtänden auch die Kenntniß des Werthes der in Gefahr befindlichen Gegenſtände gehört, kann zu Zweifeln Veranlaſſung geben. In vielen Fällen wird der Schiffer oder ſonſtige Vertragſchließende garnicht in der Lage ſein, genau zutreffende Angaben zu machen, ſei es, daß er über den Werth von Schiff und Ladung überhaupt keine näheren Kenntniſſe hat, ſei es, daß er bei bereits eingetretenen Seebeſchädigungen nicht im Stande iſt, den gegenwärtigen Werth zutreffend zu beſtimmen.

Indeß wird man davon ausgehen müſſen, daß es in der Regel nicht einmal ſich empfiehlt, beſonders bei werthvoller Ladung den Hülfe Anbietenden genauere Angaben über den Werth zu machen, da ſolches nur zu leicht zur Folge haben würde, die Hülfe Anbietenden zu unangemeſſenen Forderungen zu veranlaſſen. Geht man ferner davon aus, daß in der Regel bei wirklich vorliegender Seenoth nicht der Hülfe-Suchende, ſondern der Hülfe-Anbietende den Abſchluß eines Vertrages über die Höhe des Berge- und Hülfslohns begehrt, ſo wird man zu dem Schluß kommen, daß der Hülfe Anbietende ſich nicht darüber beklagen kann, wenn er unter der Annahme eines geringeren Werths einen Vertrag abgeſchloſſen hat, anſtatt auf den Abſchluß eines Vertrages zu verzichten und ſich mit dem zufrieden zu geben, was nach beendeter Bergung oder Hülfeleiſtung behördlicher- oder richterlicherſeits unter Berückſichtigung des wahren Werths der geretteten Gegenſtände ihm zugebilligt wird. Um ſo eher wird man dieſer Auffaſſung beiſtimmen können, als ja keineswegs der Werth der geretteten Gegenſtände für die Beſtimmung des Berge- oder Hülfslohns ausſchlaggebend, ſondern nur ein Umſtand iſt, der bald mehr, bald weniger Berückſichtigung verdienen ſoll.

Wiſſentlich unrichtige Angaben abſeiten des Schiffers oder des ſonſtigen Vertragſchließenden würden allerdings dagegen den Berger oder Helfer berechtigen müſſen, ſeinerſeits den Vertrag wegen des bei Abſchluß verübten Betruges anzufechten und unabhängig von demſelben behördliche oder richterliche Feſtſetzung zu beanſpruchen.

§ 27. **Mufs der Wille der Vertragfchliefsenden auf Abfchlufs eines Vertrages über Bergung oder Hülfeleiftung in Seenoth gerichtet fein?**

Ift nun einerfeits ein Vertrag nur dann anfechtbar, wenn fich Schiff oder Ladung zur Zeit des Vertragsabfchluffes in einer Seenoth befunden haben, fo kommt es doch andererfeits nicht darauf an, ob die Vertragfchließenden bei dem Vertragsabfchluß der Meinung gewefen find, einen Vertrag über Bergung und Hülfeleiftung in Seenoth abzufchließen, oder ob fie vielmehr davon ausgegangen find, daß der Vertrag einen anderen rechtlichen Character habe.

Gefetzt den Fall, ein Dampffchiff befinde fich darum in Seenoth, weil fein Kohlenvorrath ausgegangen ift, — derartige Fälle werden erwähnt in der als Beilage zum „Freifchütz" in Hamburg im Jahre 1856 und 1857 erfchienenen Handelsgerichtszeitung (Zeitungsausfchnitte) Nr. 297, Audienz vom 19. Januar 1857 in Sachen Gebrüder Schiller & Co. als correfpondirende Rheder des Hamburger Dampfers „Pollux" gegen die Hamburg-Englifche Dampffchiffgefellfchaft als Rhederei des Hannoverfchen Dampffchiffs „Lütcken", fowie von Dr. Octavio Schröder, das Seefchiff auf der Elbe, Hamhurg 1890 S. 31, Erkenntniß des Landgerichts Hamburg vom 8. October 1888 A. Z. H. IV 182/88 und des Hanfeatifchen Oberlandesgerichts vom 22. Januar 1889 in Sachen Dampfer „Maranhenzo" gegen Dampfer „Palermo" — und es wird nun ein Vertrag abgefchloffen über Lieferung des zur Fortfetzung der Reife nach dem Beftimmungshafen oder einem Nothhafen erforderlichen Quantums Kohlen, oder ein Schiff leidet Mangel an den fonftigen erforderlichen Vorräthen oder Ausrüftungsgegenftänden, fodaß dadurch eine fich als Seenoth characterifirende Gefahr für daffelbe und die Ladung eintritt, und von dritter Seite wird nach vorgängigem Vertragsabfchluß das Erforderliche geliefert, fo ftellt fich auch ein folcher Vertrag als während der Gefahr gefchloffen dar und unterliegt der Anfechtung. Denn das Gefetz fpricht fchlechthin von einem Vertrage während der Gefahr über die Höhe von Berge- oder Hülfslohn. Sofern nicht fchlechthin ein angemeffener Preis für die gelieferten Gegenftände gefordert und verfprochen wird, liegt in der Vereinbarung über die Höhe desfelben, wenn auch verfteckt, die Vereinbarung einer Vergütung

dafür, daß dem Schiffe durch die Lieferung Hülfe geleistet wird, und diese Vereinbarung ist der Anfechtbarkeit nicht entzogen.

Noch deutlicher tritt der zwingende Character der Bestimmung des Art. 743 in einem Falle hervor, in welchem es sich um die Thätigkeit eines Dritten handelt, der gewerbemäßig Schiffsreparaturen vornimmt. Befindet sich das Schiff in Seenoth, so unterliegt ein Werkverdingungsvertrag, der während der Fortdauer der Seenoth, beziehungsweise der durch dieselbe für Schiff und Ladung herbeigeführten Gefahr, geschlossen war, der Anfechtung, wie denn auch andererseits, wenn über die Höhe der in solchem Falle zu zahlenden Vergütung nichts vereinbart ist, die Vergütung nicht einfach nach den Grundsätzen über Werkverdingung festgesetzt wird, sondern unter Anwendung der für Ermittelung des Berge- oder Hülfslohns vom Gesetz getroffenen Bestimmungen. Dieser letztere Gesichtspunkt ist in einer Reihe von Entscheidungen hervorgehoben worden, so vom Oberappellationsgericht Lübeck in einer Entscheidung vom 5. Juli 1866 in Sachen H. C. Stülcken gegen Pearson & Langnese für sich und in Vertretung des Capt. Lishman, Dampfschiff „Otter", [1]) ferner vom Landgericht Hamburg, Kammer III für Handelssachen in einem Urtheil vom 14. Mai 1888 und vom Hanseatischen Oberlandesgericht in einem Urtheil vom 9. October 1888 in Sachen des Tauchers F. M. Harmstorf in Blankenese gegen den Capt. L. Schmidt als Führer des Schooners „Philothea", [2]) und vom Landgericht Hamburg, Kammer I für Handelssachen, in einem Urtheil vom 22. Juni 1888, und vom Hanseatischen Oberlandesgericht in einem Urtheil vom 11. März 1889 in Sachen des Schiffsmaklers Robert M. Sloman jr. als Kaventen für die deutsche Bark „Carl" gegen den Taucher M. A. Flint, [3]) endlich vom Reichsgericht, Civilsenat I in einem Urtheil vom 5. November 1892 in Sachen Vereinigte Bugsir-Dampfschiff-Gesellschaft zu Hamburg gegen den Schiffsmakler D. Fuhrmann, Nissle und Günther Nachfolger in Hamburg, [4]) in einem Falle, wo einem auf Grund gerathenen Schiffe von einer Bugsir-Dampfschiff-Gesellschaft gegen eine per Dampfer und per Tide zu berechnende Vergütung

[1]) H. G. Z. 1866 Nr. 38 S. 297, Kierulff, Sammlung 1866 S. 510—521.

[2]) H. G. Z. 1888 Nr. 122 S. 282.

[3]) H. G. Z. 1889 Nr. 35 S. 93.

[4]) H. G. Z. 1893 Nr. 77 S. 229.

für die Assistenz bei dem verunglückten Schiffe, für das Bugsiren von Leichtern und für die Assistenz bei den Leichtern Schleppdampfer zur Verfügung gestellt waren.

In gleicher Weise kann eine Dienstleistung, die von dem Vertragschließenden als Leistung von Lootsendiensten angesehen wurde, als eine Hülfeleistung in Seenoth sich in Wahrheit charakterisiren, was dann zur Folge hat, daß ein über die Höhe der zu leistenden Vergütung geschlossener Vertrag der Anfechtung in Gemäßheit Art. 743 H. G. B. unterliegt.

Wollte man der Willkür der Vertragschließenden es überlassen, durch Wahl einer anderen Bezeichnung des abgeschlossenen Vertrages die Anwendung des Art. 743 auszuschließen, so würde leicht die ganze Bestimmung illusorisch gemacht werden können, da schwerlich der Hülfesuchende deshalb die angebotene Hülfe zurückzuweisen in der Lage sein würde, weil der sie Anbietende einen andern Namen für dieselbe wählt.

Der Vertrag verliert aber auch schließlich dadurch nicht seinen Character als ein während der Gefahr in Seenoth geschlossener und deshalb anfechtbarer Vertrag, weil die Vergütung für die zu leistenden Dienste nicht nur in dem Fall erfolgen soll, daß die zu leistenden Dienste zur Rettung von Schiff oder Ladung aus einer Seenoth führen, sondern auch in dem Falle, daß sie erfolglos bleiben, oder doch nur von einem geringeren Erfolge begleitet sind, als zur Zeit des Abschlusses erwartet wurde. Vergl. die eben genannte Entscheidung des Oberappellationsgerichts Lübeck in der obengenannten Sache H. C. Stülcken gegen Pearson & Langnese, welches annimmt, daß, wenn die Dienste in Folge eines voraufgegangenen Vertrages geleistet wurden, und nicht die Meinung der Contrahenten eine andere war, eine Bezahlung der Dienste auch begehrt werden könne, wenn sie erfolglos blieben, ferner Entscheidung des Handelsgerichts I zu Hamburg vom 29. April 1872 in Sachen Dr. F. Sieveking m. n. C. Haack in Wilster und Th. Nagel in Itzehoe gegen Capt. Bailey vom Dampfer „Star of India“ [1]), und Entscheidung des Handelsgerichts V zu Hamburg vom 26. October 1877 in Sachen Dr. R. Stade, m. n. der Bugsir-Gesellschaft Union in Bremerhaven als Rhederei des Dampfers „Tell“ gegen die Hamb.-Amerik. Packetfahrt A. G. als Rhederei des Dampfers

[1]) H. G. Z. 1872 Nr. 167 S. 206.

„Saxonia“ [1]), endlich Entſcheidung des Reichsgerichts, Civilſenat I, in der obengenannten Sache Vereinigte Bugſir-Dampfſchiff-Geſellſchaft gegen Fuhrmann. Das Reichsgericht ſpricht ſich dahin aus: Rechtsirrthümlich ſei die Annahme, daß ein Fall des Art. 743 H.G.B. dann nicht vorliege, wenn die Parteien über die Bergung oder Rettung eines Schiffes oder der Ladung gegen einen nicht nur im Falle des Gelingens der Rettung zu zahlenden Hülfslohn contrahirt haben, ſondern gegen eine unabhängig davon zu zahlende Vergütung. Der Anſpruch auf Berge- oder Hülfslohn ſei zwar an ſich durch den Erfolg der Rettung bedingt, da ohne den Hinzutritt beſonderer Umſtände eine perſönliche Verpflichtung zur Entrichtung der Bergungs- und Hülfskoſten durch die Bergung oder Rettung nicht begründet werde (Art. 754 und 755 H. G. B.), ſondern nach Art. 753 H. G. B. wegen der Bergungs- und Hülfskoſten dem Gläubiger nur ein Pfandrecht (reſp. Zurückbehaltungsrecht) zuſtehe. Aber das Kriterium für das Vorhandenſein eines Berge- oder Hülfslohnsfalles liege allein in dem Anlaſſe und Zwecke des Vertrages, und zwar im Hülfslohnsfalle darin, daß dieſer Anlaß und Zweck die Seenoth und die Rettung aus derſelben ſei. Jeder in dieſem Anlaſſe und zu dieſem Anlaſſe und zu dieſem Zwecke geſchloſſene Vertrag ſei daher ein Hülfslohn-Vertrag, der dieſen Character dadurch nicht verliere, daß der zur Hülfeleiſtung bereite Dritte ſich den Lohn auch für den Fall des Nicht-Erfolges zuſagen laſſe, und daß dadurch noch eine perſönliche Verpflichtung des Hülfeſuchenden zu der dem Hülfeleiſtenden ſchon geſetzlich zuſtehenden Berechtigung hinzutrete. Es erſcheine geradezu undenkbar, daß das Geſetz dem Nothleidenden den Schutz des Art. 743 H. G. B. in einem Fall habe verſagen wollen, wo er dadurch, daß der Dritte ſich den Lohn ſogar auch bei dem Nicht-Gelingen der Rettung ausbedinge, nur noch um ſo ſchwerer belaſtet werde.

---

[1]) H. G. Z. 1877 Nr. 207 S. 361.

§ 28. Die während des Vertragsſchluſſes beſtehende Gefahr und das objective Uebermaſs der zugeſicherten Vergütung als objective Vorausſetzungen der Anfechtbarkeit.

Das Geſetz kennt in Art. 743 H. G. B. bezüglich der Anfechtung des noch während der Gefahr über die Höhe des Berge- oder Hülfslohns abgeſchloſſenen Vertrages keine andere Vorausſetzung als die: „Wegen erheblichen Uebermaßes der zugeſicherten Vergütung“.

Indem das Geſetz einmal die Anfechtbarkeit des Vertrages ausſprach, ſodann dieſe an das Vorliegen eines erheblichen Uebermaßes der zugeſicherten Vergütung knüpfte, iſt es zu einer Abweichung von den Vorſchlägen des Preußiſchen Entwurfs gelangt, der ſolchen Vertrag für nichtig erklärte.

Der Entwurf ging nach dem, was in den Motiven geſagt iſt, davon aus, daß ein während der Gefahr eingegangener Vertrag niemals als ein frei eingegangener angeſehen werden könnte. Danach ſollte nicht etwa eine durch Gegenbeweis zu entkräftende Präſumption dafür, daß es an der nothwendigen Vertragsfreiheit fehle, aufgeſtellt werden, ſondern eine Praesumptio juris et de jure, welche jede Discuſſion über Vertragsfreiheit oder Vertragsunfreiheit ein für alle Male ausſchließt; der Entwurf geht alſo davon aus: die Vertragsfreiheit fehlt; nicht: ſie kann fehlen, oder ſie wird, wenn nicht das Gegentheil erwieſen wird, als fehlend angenommen. Die Motive ſprechen ſich dann weiter dahin aus, daß erfahrungsgemäß auch die Noth und die geringe Concurrenz häufig benutzt werde, um das Verſprechen ganz unverhältnißmäßiger Belohnungen zu erpreſſen. Daß dieſe zweite Begründung überflüſſig iſt, wenn die erſte bereits ausreicht, einen während der Gefahr abgeſchloſſenen Vertrag als nicht geſchloſſen zu betrachten, leuchtet ohne Weiteres ein. Aber auch dieſe zweite Begründung ſoll die erſte zweifellos nicht dahin abſchwächen, daß etwa ein Gegenbeweis dahin geführt werden könne: im concreten Fall ſei die Noth und die geringe Concurrenz nicht benutzt worden; der Schiffer habe ſich nicht in Noth befunden, es ſei genügende Con-

currenz vorhanden gewesen, so daß der Nachfrage nach Hülfe ein hinreichendes Angebot gegenüber gestanden habe. Vielmehr will der Entwurf auch hier aus der durch häufige Erfahrung gewonnenen Ueberzeugung, aber unabhängig davon, ob die Erfahrung auch im Einzelfalle zutrifft, Veranlassung nehmen, eine bindende Vorschrift für alle denkbaren Fälle eines während der Gefahr geschlossenen Vertrages zu bestimmen.

So kommt es auch nach den Motiven nicht darauf an, ob wirklich im Einzelfalle die Zusicherung der unverhältnißmäßigen Belohnung erpreßt ist, ob sie erst erfolgt ist, nachdem derjenige, der in der Lage war, Hülfe zu leisten, eine unverhältnißmäßig hohe Forderung gestellt und von ihrer Gewährung die Leistung der erbetenen Hülfe abhängig gemacht hat, oder ob der Schiffer des nothleidenden Schiffes seinerseits gleich anfänglich oder nach einigen Verhandlungen den übermäßig hohen Betrag angeboten hat, und nunmehr die Annahme des Angebots von der anderen Seite erfolgt ist. Nicht einmal darauf kommt es an, ob überhaupt die Hülfeleistung oder Bergung von dem Zustandekommen eines Vertrages abhängig gemacht ist; vielmehr soll es nach den Motiven nur darauf ankommen, daß ein Vertrag geschlossen ist, vordem noch die Gefahr überwunden war, gleichgültig, ob der Hülfeleistende bereits mit seiner Hülfeleistung angefangen hatte, ohne auf Abschluß eines Vertrages zu bestehen, ob er sich bereits ohne Zusicherung eines bestimmten Betrages bereit erklärt oder verpflichtet hatte, Hülfe zu gewähren oder nicht.

Wenn nun das Gesetz vorgezogen hat, statt der Nichtigkeit solcher Verträge nur die Anfechtbarkeit auszusprechen, so läßt sich doch nicht ersehen, daß die Grundlage der Anfechtung nach dem Willen des Gesetzgebers eine andere sein soll, als die Thatsache, daß der Vertrag während der Seenoth, noch während der Gefahr, abgeschlossen ist. Es kann also auch nicht als Voraussetzung der Anfechtbarkeit angesehen werden, daß der vertragschließende Schiffer, oder wer sonst den Vertrag über die vorzunehmende Bergung oder Hülfeleistung abgeschlossen hat, sich bei Abschluß in einem vertragsunfreien Zustand befunden hat, daß eine Ausnutzung der Nothlage des Vertragschließenden stattgefunden, oder durch Abhängigmachen der zu leistenden Hülfe von Eingehung eines Vertrages eine dem Zwange oder der Erpressung ähnliche Willensbeeinflussung statt-

gefunden hat. Was auch immer die Veranlaſſung für den Geſetzgeber geweſen ſein mag, die von ihm getroffene Beſtimmung in der von ihm gewählten Form zu treffen, — das Geſetz iſt von ſolcher Veranlaſſung, ſolchen Motiven völlig losgelöſt, und nur der aus dem klaren Wortlaut des Geſetzes ſich ergebende Wille des Geſetzgebers, daß dieſe Beſtimmung Geſetz ſein ſoll, kommt in Betracht. Kennt das Geſetz keinerlei ſubjective Vorausſetzungen, ſondern nur objective, ſo kommen auch für die Auslegung des Geſetzes und ſeine Anwendung auf den Einzelfall keine ſubjectiven, ſondern nur die objectiven im Geſetz aufgeführten Vorausſetzungen in Betracht. Das Geſetz hat ſich in Art. 743 in bewußtem Gegenſatz zu der in Art. 286 für die Handelsgeſchäfte allgemein ausgeſprochenen Vertragsfreiheit ausgeſprochen, wenn es den noch während der Gefahr abgeſchloſſenen Vertrag über die Höhe des Berge- und Hülfslohns für anfechtbar erklärt.

Wenn das Geſetz aber die Anfechtbarkeit weiter an das Vorliegen einer beſtimmten Vorausſetzung knüpft, daß die zugeſicherte Vergütung ein erhebliches Uebermaß darſtellt, ſo gilt von dieſer Vorausſetzung daſſelbe: es ſoll objectiv ein Uebermaß, und zwar ein erhebliches Uebermaß vorliegen; die ſubjective Empfindung des einen oder des anderen Theils, daß die zugeſicherte Vergütung ein erhebliches Uebermaß darſtellt, kommt nicht in Betracht. Dies ergiebt ſich ſchon aus dem Gegenſatz: ein erhebliches Uebermaß iſt, was erheblich über des Angemeſſene, über das richtige Maß, hinausgeht, die Parteien haben nicht Maß gehalten, als ſie den Vertrag ſchloſſen; darum ſoll der Vertrag anfechtbar ſein. Das Maß aber iſt, wenn ſeine Anwendung in Frage ſteht, etwas objectives; was nicht dem richtigen Maße entſpricht, wird deshalb nicht maßvoll, weil die Parteien bewußter oder unbewußter Weiſe dies Maß anwenden wollten, ſei es nun, daß ſie das Maß für richtig hielten oder nicht.

Es kommt ein wichtiges, in den Verhandlungen der Geſetzgebungscommiſſion nicht hervorgehobenes Moment hinzu: Das Geſetz hat dem Schiffer in den auf ſeine Rechtsſtellung bezüglichen Artikeln eine weitgehende geſetzliche Vollmacht zur Vertretung des Rheders und der Ladungsintereſſenten eingeräumt. Wenn nun — in dem Normalfall — der Schiffer einen Vertrag über Bergung und Hülfeleiſtung abſchließt, ſo handelt er an ſich zweifellos im

Intereſſe von Rheder und Ladungsintereſſenten; wenn er vertragsmäßig für die verſprochenen Gegenleiſtungen eine Vergütung in beſtimmter Höhe zuſichert, ſo kann er möglicherweiſe damit das Intereſſe der von ihm vertretenen Perſonen wahrnehmen, ſofern er, was angemeſſen iſt, verſpricht; er geht aber über das Maß der ihm im Verhältniß zu ſeinen Vollmachtgebern zuſtehenden, wenn auch Dritten gegenüber unbeſchränkten Befugniſſe hinaus, wenn er nicht für eigene Rechnung, ſondern für Rechnung ſeiner Vollmachtgeber Unangemeſſenes verſpricht. Das Geſetz will nicht nur den Schiffer gegen die ihn treffenden Folgen ſchützen, ſondern auch dem Rheder und den Ladungsintereſſenten Schutz gewähren, welche die Vollmacht des Schiffers Dritten gegenüber nicht beſchränken können, und nach dem Willen des Geſetzes nicht der Willkür Dritter bei dem Vertragsabſchluß preisgegeben werden ſollen. Sie ſollen durch den Schiffer in dieſem Falle nicht zu etwas Weiterem als dem angemeſſenen Vergütungsbetrage verpflichtet werden können.

---

§ 29. **Die Anfechtbarkeit des Vertrages als ſolchen, nicht nur der Höhe des vereinbarten Lohnes; insbeſondere Anfechtbarkeit eines Schiedsvertrages.**

Der Vertrag als ſolcher unterliegt der Anfechtung, nicht nur ſoweit er die Höhe des Berge- oder Hülfslohns beſtimmen ſoll, ſondern auch, ſoweit einzelne Erklärungen von dem Hülfeſuchenden abgegeben ſind, welche für die Beſtimmung der zu leiſtenden Vergütung für den Fall, daß dieſe nicht durch Vertrag feſtgeſetzt wäre, von Bedeutung ſein könnten. Zu ſolchen Erklärungen würde einmal eine Erklärung gehören, daß das Schiff oder die Ladung ſich nicht in Gefahr oder Seenoth befunden habe. Solche Erklärung würde, wenn ihre formale Abgabe verbindlich wäre, die Anfechtbarkeit aufheben, da ja nur während der Gefahr geſchloſſene Verträge anfechtbar wären. Stellt ſich heraus, daß die wirklichen Thatſachen der abgegebenen Erklärung widerſprechen, daß thatſächlich die in der Erklärung geleugnete Gefahr beſtand, ſo iſt ſolcher Vertrag der Anfechtbarkeit nicht entzogen. Es hieße auch die Schutzbeſtimmung des Art. 743 illuſoriſch machen, wenn

man den Parteien das Recht einräumen wollte oder, wohl noch richtiger gesagt, dem Hülfeleistenden die Macht geben wollte, sich nicht nur einen unangemessenen Betrag versprechen zu lassen, sondern auch die Anfechtbarkeit eines Vertrages von vorherein abzuschneiden.

Das Gleiche muß aber auch von anderen Erklärungen gelten, wie z. B. der Erklärung, daß ein Bergungsfall vorliege. Ist solche Erklärung während der Gefahr abgegeben, und stellt sich heraus, daß nicht ein Bergungs-, sondern ein Hülfeleistungsfall vorliegt, so ist für die Frage der Anfechtbarkeit wegen erheblichen Uebermaßes nicht die abgegebene Erklärung, sondern der wirkliche Sachverhalt, maßgebend.

Wie weit solche Erklärungen nicht als constitutive Acte, sondern als Beweismittel dienen können, richtet sich nach dem Proceßrecht; wo dem Gericht das Recht freier Beweiswürdigung zusteht, wird der urtheilende Richter wissen, nach den Gesammtumständen zu beurtheilen, welchen Werth er solchen Erklärungen beimessen will.

Daß nicht während der Gefahr in wirksamer Weise auf das Anfechtungsrecht verzichtet werden kann, bedarf nach dem oben Angeführten keiner Ausführung. Ebenso würde auch eine etwaige Conventionalstrafen-Vereinbarung für den Fall, daß der Vertrag nachträglich angefochten werden sollte, und zwar selbst dann nicht von Wirkung sein, wenn die Anfechtung sich als unbegründet herausstellen sollte. Dieser letztgenannte Punkt mag zweifelhaft erscheinen, aber es kann nicht die Absicht des Gesetzgebers sein, die von ihm selbst gegen die in Art. 286 ausgesprochene Regel der Vertragsfreiheit zugelassene Ausnahme in ihrer Wirksamkeit dadurch einzuschränken, daß mit der Anfechtung irgend welche Nachtheile für den Anfechtenden verbunden werden dürfen, außer den mit einem etwaigen Proceß verknüpften Nachtheilen, Zinsen und Kosten zahlen zu müssen.

In diesem Zusammenhange mag noch die Frage erörtert werden, ob das Gesetz in Art. 743 die Anfechtbarkeit auf solche Fälle beschränken will, in denen der Betrag des Berge- oder Hülfslohns in einer Aversionalsumme oder Pauschquantum, oder nach einem bestimmten Maßstab: per Kopf der Hülfsmannschaft, per Dampfer bei mehreren hülfeleistenden Schiffen, per Tag oder

Stunde, oder in Quoten des Werthes der zu rettenden Gegenstände ausgesprochen ist, oder ob das Gesetz auch solche Fälle treffen will, in denen sonst eine Beeinträchtigung des Hülfesuchenden durch Vertragsbestimmnngen gefunden werden kann.

Das R. O. H. G. hat sich in einer Entscheidung vom 23. Febr. 1872 in Sachen Capitain Perry vom britischen Schiffe „Andrew Lovitt", und der Ladungs-Interessenten desselben gegen die Firma F. W. Wencke, Rep. 22/72 [1]), mit einem Falle beschäftigt, in dem der Hülfe suchende Schiffer sich damit einverstanden erklärt hatte, daß der Bergelohn nach Wunsch des Rheders schiedsrichterlich durch Sachverständige oder gerichtlich festgestellt werde, jedoch mit der Maßgabe, daß von den Sachverständigen jede Partei einen erwähle, und daß es den Sachverständigen überlassen bleiben solle, einen Obmann zuzuziehen; der so festgesetzte Bergelohn sollte für beide Theile bindende endgültige Kraft haben; der Schiffer verzichtete im Voraus auf alle Rechtsmittel gegen diese Entscheidung.

Das R. O. H. G. nahm an, daß ein wirkliches schiedsrichterliches Verfahren durch Compromiß vereinbart war, versagte aber dem in Rede stehenden Geschäft und insbesondere auch dem in Betracht kommenden Verzicht die Wirksamkeit, indem es davon ausging, daß, wenn der Schiffer, durch die Androhung der Verweigerung der allein möglichen Hülfe veranlaßt, einen Schein unterzeichnete, dessen genauer Inhalt und Tragweite in dem Drange des Augenblicks gar nicht übersehen werden konnten, die Grundlage jedes gültigen Contracts, die freie Zustimmung der Paciscenten zu dessen Inhalt, auf Seiten des Schiffers des hülfesuchenden Schiffes nicht vorhanden war, und daß der Vorgang unter den Bereich der wegen Metus unverbindlichen Geschäfte falle. Schon die alten Seerechte — Rooles d'Oléron Art 4, Consolato del mare Cap. 208 und 332, Guidon de la mer Cap. 3 Art. 31 — und die frühere Praxis hätten Zusagen, welche Hülfeleistende von in Seenoth befindlichen Schiffern, unter dem Drange der Noth, über die zu machende Gegenleistung sich zu erwirken gewußt hatten, als unverbindlich behandelt. Unrichtig schon dem Wortverstande nach würde es sein, und jedenfalls gegen die dem Art. 743 zu Grunde liegende Absicht des Gesetzes würde es verstoßen, die Anwendung desselben auf solche Fälle zu beschränken, in welchen ein be-

[1]) Entscheidungen des R. O. H. G. Bd. 4 S. 421 ff.

ſtimmter Geldbetrag in der Seenoth durch Vertrag ſofort feſtgeſtellt worden ſein ſollte. Art. 743 rede vielmehr von Verträgen, welche „über die Höhe des Berge- oder Hülfslohns" geſchloſſen werden möchten. „Ueber dieſelbe" werde aber auch dann ein Vertrag geſchloſſen, wenn die Vereinbarung mittelbar auf die Feſtſtellung des Quantums der Vergütung hinführe.[1]) Dieſe Auffaſſung entſpreche zweifellos allein der Abſicht des Geſetzes. Dieſes wolle verhüten, daß der unfreie Zuſtand des in Seenoth befindlichen Schiffers von Demjenigen, der allein in der Lage ſei, Hülfe leiſten zu können, zum Zwecke unbilliger und unwürdiger Erpreſſung ausgebeutet werde. Alles, was in dieſer Abſicht zur Umgehung des Geſetzes angebracht werden möge (erzwungene und handgreiflich falſche Bekenntniſſe des nothleidenden Schiffers über die momentane Nothlage; Verzicht auf die Anrufung des Richters; Unterordnung unter ſolche Schiedsrichter oder gute Männer, in deren Auswahl der Schiffer in der bedenklichſten Weiſe beſchränkt werde u. dgl.) werde durch die Androhung der Unverbindlichkeit mitbetroffen.

Eine nähere Beſprechung der vorſtehenden Begründung, beſonders des letzten Theils, wird an einer anderen Stelle erforderlich ſein. Hier intereſſirt die Frage, ob die Unterwerfung unter ein Schiedsgericht an ſich eine anfechtbare Vertragsbeſtimmung enthält. Es iſt zuzugeben, daß Fälle vorliegen können, in denen eine ſchwere Beeinträchtigung des Hülfeſuchenden darin liegt, daß eine ſachliche Würdigung durch wirklich unparteiiſche Männer bei Ausführung des Schiedsvertrages nicht zu erwarten ſteht. Andererſeits, wenn durch die Geſetzgebung das ſchiedsrichterliche Verfahren in angemeſſener Weiſe geregelt iſt, wie dies z. B. durch die deutſche Civilprozeßordnung, zehntes Buch § 851 ff, geſchehen iſt, ſo ſteht an ſich der Unterwerfung unter einen Schiedsſpruch nichts im Wege. Man kann insbeſondere nicht ſagen, daß dadurch, daß nach der Vereinbarung die Feſtſetzung dem Spruche der ordentlichen Gerichte entzogen und durch ein Schiedsgericht geregelt werden ſoll, die Rechte des Hülfeſuchenden von vornherein beeinträchtigt werden; es kommt vielmehr weſentlich darauf an, ob die zur Entſcheidung berufenen Schiedsgerichte durch Sachkunde und Unparteilichkeit die erforderliche Gewähr bieten. Es kommen

[1]) Ebenſo in Entſch. des R. O. H. G. Bd. 9 S. 365.

indeß folgende Momente in Betracht: Nach § 851 der C. P. O. „hat die Vereinbarung, daß die Entſcheidung einer Rechtsſtreitigkeit durch einen oder mehrere Schiedsrichter erfolgen ſoll, inſoweit rechtliche Wirkung, als die Parteien berechtigt ſind, über den Gegenſtand des Streits einen Vergleich zu ſchließen."

In Anwendung auf die vorliegende Frage wird man das Wort „inſoweit" dahin verſtehen müſſen: daß wenn ein Vergleich anfechtbar iſt, auch der Schiedsvertrag anfechtbar iſt; daß ferner, ſoweit die Anfechtbarkeit eines Vergleichs geheilt oder auf ſolche verzichtet werden kann, auch Gleiches von der Anfechtbarkeit des Schiedsvertrages gilt. Kann man alſo den während der Gefahr geſchloſſenen Vertrag über die Höhe des Berge- und Hülfslohns als einen Vergleich bezeichnen, ſo müßte gleich dem Vertrage auch der Schiedsvertrag anfechtbar ſein, ſofern er während der Gefahr abgeſchloſſen iſt. Es iſt hier nicht der Ort, über das Weſen, Begriff und Vorausſetzung des Vergleichs Unterſuchungen anzuſtellen. Mit dem neueſten Schriftſteller über dieſe Materie, Oertmann, der Vergleich im gemeinen Civilrecht, Berlin 1895, glaube ich mich in Uebereinſtimmung zu befinden, wenn ich in Anbetracht der Ungewißheit deſſen, was für die Bergung oder Hülfeleiſtung nach Vornahme derſelben als angemeſſen anzuſehen ſein wird, in dem darüber vor Ausführung der Hülfeleiſtung geſchloſſenen Abkommen einen, wenn auch nach Art. 743 H. G. B. anfechtbaren Vergleich im Sinne § 857 C. P. O. finde. Daß Art. 743 die Anfechtbarkeit wenigſtens dem Wortlaut nach an die Vorausſetzung des Vorliegens eines erheblichen Uebermaßes knüpft, von einem „Uebermaß" aber bei dem Schiedsvertrag nicht die Rede ſein kann, ſteht dem nicht im Wege. Jedenfalls würde im Wege der dem Willen des Geſetzgebers gewiß entſprechenden analogen Rechtsanwendung auch der während der Gefahr geſchloſſene Schiedsvertrag als ein lediglich auf Grund der Thatſache, daß er während der Gefahr geſchloſſen iſt, anfechtbarer bezeichnet werden können. Berechtigte Intereſſen werden dadurch, daß der Schiedsvertrag für anfechtbar erklärt wird, nicht berührt; es ſteht ja den Parteien frei, nach überſtandener Gefahr ſich einem Schiedsverfahren zu unterwerfen.

Ob für das Gebiet des deutſchen Rechts die Vorſchrift des § 36 der Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 nicht die Zuläſſig-

keit des Schiedsgerichts ausſchließt, weil dieſe Vorſchrift öffentlichen Rechts iſt, und ob nicht, wenn gleichwohl ein Schiedsſpruch erfolgen ſollte, deſſen Aufhebung wegen Unzuläſſigkeit des Verfahrens auf Grund § 867 Ziffer 1 C. P. O. beantragt werden kann, wird an anderer Stelle erörtert werden.

§ 30. Die Anfechtbarkeit im Gegenſatz zur Ungültigkeit kann nachträglich beſeitigt werden.

Der während der Gefahr geſchloſſene Vertrag iſt anfechtbar, nicht ungültig. Nicht ſchon durch die Thatſache, daß ein erhebliches Uebermaß der zugeſicherten Vergütung vorliegt, verliert er ſeine Bedeutung. Vielmehr kann durch nachträgliche Rechtshandlungen die Anfechtbarkeit beſeitigt werden, ſofern in dieſen Rechtshandlungen ein rechtswirkſamer Verzicht auf die Anfechtung enthalten iſt.

Das R. O. H. G. geht in der Entſcheidung vom 1. April 1873 in Sachen van Dyk gegen Schacht Behrens und Genoſſen Rep. 123/73[1]) davon aus: der Rechtsgedanke des Geſetzes ſei, daß ein ſolcher während der Seenoth geſchloſſener Vertrag, auch wenn er nicht wirklich erzwungen ſei, doch einem im Zuſtande des Zwanges eingegangenen Vertrag gleichzuſtellen ſei. Das erzwungene Rechtsgeſchäft ſei nun in der Regel keineswegs nichtig, vielmehr nur reſciſſibel — l. 21 § 4, 5 D. quod metus causa 4, l. 22 D. de R. N. 23, 2.[2]) Es erlange daher volle Wirkſamkeit, wenn es im Zuſtande voller Willensfreiheit von dem Verpflichteten genehmigt oder beſtätigt werde. L. 4 C. de his quae vi 2, 20. Si per vim vel metum mortis aut cruciatus corporis venditio (a) vobis extorta est et non postea eam consensu (cor)roborastis, l. 2 C. eod; vgl. L. 3 § 1 D. de minor. 4, 4. L. 25 C. de don. int. vir. et ux. 5, 16 u. a. m.

[1]) Entſch. des R. O. H. G. Bd. 9 S. 358 ff.

[2]) Das R. O. H. G. citirt falſch: L. 22 D. de R. I. 50, 17 ſtatt der richtigen Stelle L. 22 D. de R. N. (ritu nuptiarum) 23, 2; der Fehler iſt abgedruckt auch in Loehr (Hartmann) Centralorgan Bd. 9 S. 367.

Demgemäß ist eine noch während der Gefahr vorgenommene Bestätigung des getroffenen Abkommens, weil dieses selbst anfechtbar ist, ebenfalls anfechthar.

Wie indeß die rechtliche Wirksamkeit des von dem Schiffer eingegangenen Vertrages, soweit die Verbindlichkeit des Rheders aus solchem Vertrage in Frage kommt, wegfällt, sobald sich das Schiff im Heimathshafen befindet, es sei denn, daß der Schiffer auf Grund einer Vollmacht gehandelt hat, oder daß ein anderer besonderer Verpflichtungsgrund vorhanden ist (Art. 495 H. G. B.), so fehlt dem Schiffer auch andererseits die Befugniß, die Ladungsinteressenten zu vertreten, wenn das Schiff im Bestimmungshafen ist. Denn das Gesetz berechtigt und verpflichtet den Schiffer nur, im Interesse der Ladungsbetheiligten **während der Reise** für das Beste der Ladung nach Möglichkeit Sorge zu tragen und die zur Abwendung oder Verringerung eines Verlustes erforderlichen besonderen Maßregeln im Interesse der Ladungsbetheiligten als Vertreter derselben zu treffen. Art. 504.

Es ist hier auf die Bestimmung des Art. 448 hinzuweisen, nach welcher die sich auf den Aufenthalt des Schiffs im Heimathshafen beziehenden Vorschriften des fünften Buchs von den Landesgesetzen auf alle oder einige Häfen des Reviers des Heimathshafens ausgedehnt werden können. Von dieser Befugniß haben das Einführungsgesetz für Hannover § 32, die Einführungsverordnung für die Provinz Schleswig-Holstein § 67, die Einführungsverordnung für Oldenburg Art. 27, für Bremen § 40, das Einführungsgesetz für Hamburg § 46, für Lübeck Art. 17 Gebrauch gemacht, während das Preußische Einführungsgesetz § 54 die betreffenden Anordnungen einer — bisher nicht erlassenen — königlichen Verordnung vorbehalten hat[1]).

Bezüglich des Bestimmungshafens enthält das H. G. B. keine entsprechende Bestimmung, sodaß der Fall eintreten kann, daß z. B. bei einem hamburgischen Schiffe, das sich auf der Reise nach Hamburg als Bestimmungshafen befindet, der Hafen von Altona dem Rheder gegenüber als Heimathshafen gilt, den Ladungsbetheiligten gegenüber als Nothhafen.

Bei dem Gegensatz zwischen Heimathshafen, soweit der Rheder, und Bestimmungshafen, soweit die Ladungsinteressenten in Frage

[1]) Lewis, Seerecht, führt zu Art. 448 die Einzelbestimmungen auf.

kommen, kann der Fall eintreten, daß ein von dem Schiffer eingegangenes Rechtsgeschäft, obwohl es Schiff und Ladung betrifft, doch nur für Rheder oder Ladungsinteressenten verbindlich ist.

In diesem Sinne hat sich auch das Oberappellationsgericht zu Lübeck ausgesprochen in einem Urtheil vom 8. Juli 1826, mitgetheilt von Cropp, Juristische Abhandlungen von Heise & Cropp, Bd. 1 (1827) Nr. XXIII Seite 459—465. Hier handelte es sich um einen nach erfolgter Bergung zu Cuxhaven abgeschlossenen Vergleich zwischen den Bergern und dem Schiffer eines englischen, nach Hamburg bestimmten Schiffes. Das Oberappellationsgericht nahm an, Cuxhaven gehöre zum Revier von Hamburg: der Schiffer hätte mit leichter Mühe seiner hamburgischen Ladungsinteressenten mächtig werden und ihre Meinung einholen können.

Nach dem jetzigen Recht Art. 504 hat zwar auch der Schiffer, wenn thunlich, die Anweisungen der Ladungsbetheiligten einzuholen, und, soweit es den Verhältnissen entspricht, zu befolgen. Diese Pflicht besteht indeß nur gegenüber den Ladungsbetheiligten, ohne die Berechtigung des Schiffers Dritten gegenüber zu beschränken. Eine Ausdehnung der Geltung der Vorschriften bezüglich des Bestimmungshafens auf in der Nähe befindliche Reviere mag vielleicht sich vom legislatorischen Standpunkt empfehlen, dem geltenden Recht dagegen entspricht sie nicht.

Der Rheder als solcher, oder bei einer Rhederei der etwa angestellte Correspondentrheder, ist nicht in der Lage, an Stelle des Schiffers im Nothhafen die Ladungsinteressenten durch seine Rechtshandlungen zu verpflichten. Der Rheder oder Correspondentrheder hat nur die Befugniß zum Abschluß eines Vergleichs oder zum Verzicht auf die Anfechtung eines in Seenoth geschlossenen Vertrages, soweit der das Schiff treffende Antheil an dem geforderten Berge- oder Hülfslohn in Frage steht. Das H. G. B. kennt nur den Schiffer als gesetzlichen Mandatar der Ladungsinteressenten während der Reise und enthält keine Bestimmungen, aus denen abgeleitet werden könnte, daß dieselbe Befugniß auch dem Rheder oder der Rhederei zustehen sollte. [1])

---

[1]) H. G. Z. 1879 Nr. 71 S. 177. Entscheidungen des Amtsgerichts Ritzebüttel vom 26. November 1878 und des Hamburgischen Obergerichts vom 8. Februar 1879 in Sachen Dampfschiff „Alster“, Capitän Körner von Hamburg gegen Kuff „Renska“, Capitän Schmidt von Grosser Fehn.

§ 31. In welchen Handlungen liegt ein Verzicht auf die Anfechtbarkeit?

In welchen Handlungen liegt nun ein Verzicht auf die Anfechtung?

Zunächst in der Anerkennung des während der Gefahr geschlossenen Vertrages nach Beseitigung der Gefahr; sie kann in ausdrücklichen Worten oder in concludenten Handlungen bestehen. Doch enthält die Anerkennung, daß ein Vertrag abgeschlossen ist, was ja ebenfalls im Einzelfalle streitig sein kann, an sich noch keinen Verzicht auf die Anfechtbarkeit desselben.

Als concludente Handlung wird z. B. eine vorbehaltlose Zahlung des während der Gefahr vereinbarten Betrages nach Beseitigung der Gefahr anzusehen sein, wohingegen, wenn noch während der Gefahr Zahlung erfolgt, durch solche Zahlung die nachträgliche Anfechtbarkeit nicht aufgehoben wird.

Die widerspruchslose Ausführung eines Schiedsvertrages durch vereinbarunggemäße Bestellung eines Schiedsrichters nach Beseitigung der Gefahr, muß ebenfalls als ein Verzicht auf die Anfechtung des während der Gefahr abgeschlossenen Schiedsvertrages angesehen werden, während ein rein passives Verhalten gegenüber einem nach fruchtlosem Ablauf der durch § 855 C. P. O. geregelten Frist bei dem zuständigen Gericht gestellten Antrage auf richterliche Ernennung eines Schiedsrichters nicht als solcher Verzicht erscheint. Denn der Einwand der Anfechtbarkeit gehört zweifellos nicht vor das zur Ernennung des Schiedsrichters zuständige Gericht, sondern vor das Schiedsgericht selbst, oder wenn dies trotz der Einwendung der Unzulässigkeit des schiedsrichterlichen Verfahrens das Verfahren fortsetzt und den Schiedsspruch erläßt, vor das für die Aufhebung des Schiedsspruchs oder den Erlaß des Vollstreckungsurtheils zuständige Gericht.

Ist in dem Vertrage die Ernennung von Sachverständigen zum Zwecke der Abschätzung des Werthes der geretteten Gegenstände bestimmt, so liegt in der Betheiligung an dieser Ernennung an sich noch nicht ein Verzicht auf die Anfechtbarkeit, da solche Abschätzung auch für den Fall der Anfechtung erforderlich ist. [1])

---

[1]) H. G. Z. 1881 Nr. 97 S. 294. Entsch. des Hans. O. L. G. vom 28. November 1881 in Sachen Strandvoigt Quedens in Amrum gegen die Bugsir-Gesellschaft „Union" in Bremerhaven.

§ 32. **Die Rechtswirkung der Anfechtung.**

Die Rechtswirkung der Anfechtung eines während der Gefahr geschlossenen Vertrages wegen erheblichen Uebermaßes soll nun nach dem Gesetz darin bestehen, daß die Herabsetzung der in erheblichem Uebermaß zugesicherten Vergütung auf das den Umständen entsprechende Maß verlangt werden kann.

So einfach diese Worte klingen, so viele Schwierigkeiten haben sie doch der Rechtsprechung seit dem Jahre 1884 bereitet. Es ist schon oben Seite 106 bemerkt worden, daß die von der Redactionscommission beliebte Fassung dem Beschlusse der Handelsgesetzgebungscommission nicht entsprochen hat, insofern an Stelle der Worte des Beschlusses: „auf das gebührende Maß“ die Worte: auf das den Umständen entsprechende Maß“ getreten sind.

Die Rechtsprechung bis zum Jahre 1884 hat diese Worte dahin verstanden, daß ein Vertrag nicht anfechtbar erscheint, wenn dem Berger oder Helfer, sofern er einen Vertrag über die Höhe des Berge- oder Hülfslohnes nicht geschlossen hätte, nicht weniger als die ihm zugesicherte Summe, oder doch ein diese Summe nahezu erreichender Betrag zugesprochen sein würde, oder jedenfalls die Differenz zwischen dem einen und dem anderen Betrag nicht ein erhebliches Uebermaß darstellt.[1]) Der Begriff „erheblich“ ist dabei als ein relativer aufzufassen, d. h. die Differenz zwischen ℳ 9000 und ℳ 10000 mag nicht erheblich sein, während eine Differenz zwischen ℳ 1000 und ℳ 2000 erheblich ist.

Nur die Umstände, welche nach Art. 744 u. 746 für die Bestimmung des nach billigem Ermessen nach beendeter Gefahr festzustellenden Betrages des Berge- oder Hülfslohns maßgeblich sein sollen, kommen auch nach den Ausführungen des R. O. H. G. in der schon erwähnten Entscheidung Bd. 4 S. 421 ff. und Bd. 9 S. 413 ff Diana—Andrew Lovitt in Betracht. Wenigstens läßt sich aus den Entscheidungsgründen nicht erkennen, daß, wenn der Vertrag für anfechtbar erklärt ist, nunmehr bei der Festsetzung des den Umständen entsprechenden Maßes auf den Vertrag als solchen

---

[1]) H. G. Z 1865 Nr. 31 S. 244. Entsch. des Hamb. H. G. I vom 13. Juli 1865 in Sachen Dr. Hartmann subst. nom. Heinr. Feindt, m. n. Hinr. Cordes und Genossen gegen Capt. Charles Mylius, Schiff „Prompt“. (Das Gericht betont ausdrücklich die Uebereinstimmung des derzeit in Hamburg geltenden Rechts mit dem Inhalt des Art. 743 des derzeit noch nicht eingeführten H. G. B.)

und die etwa bei feinem Abfchluß gehabten Erwägungen der Contrahenten irgend welche Rückficht genommen ift.

Ebenfo ift die Erwähnung des Zwanges, der Ausbeutung des unfreien Zuftandes, vom R. O. H. G. nur in dem Sinne gefchehen, daß die Tendenz des Gefetzes dadurch klar geftellt werden foll. Dagegen ift keineswegs ausgefprochen, daß jedes Mal, wenn ein erhebliches Uebermaß der zugeficherten Vergütung angenommen werden muß, nun auch eine dem Zwange gleiche Ausbeutung, eine unbillige und unwürdige Erpreffung, vorliege.

Dies erfcheint auch nicht zu rechtfertigen. Es können fich fehr wohl Fälle ereignen, in denen der Hülfe Anbietende die Umftände fo anfieht, daß er daraus eine Berechtigung zu einer höheren Forderung ableiten zu können glaubt, ja auch Fälle, in denen ohne vorgängige Forderung des Hülfe Anbietenden von der anderen Seite Anerbietungen gemacht werden, die anzunehmen er kein Bedenken trägt. Enthält alsdann die Zuficherung ein erhebliches Uebermaß über das, was angemeffen gewefen wäre, fo ift der Vertrag anfechtbar; aber es liegt keinerlei Berechtigung vor, dem Hülfeleiftenden nachträglich den Vorwurf zu machen, der fich aus den obigen Worten ergiebt.

Für die weitere Ausbildung der Rechtsgrundfätze bezüglich des während der Gefahr gefchloffenen Vertrages ift ein Rechtsfall O. L. Eichmann gegen R. M. Sloman & Co. von principieller Bedeutung geworden. Für das beffere Verftändniß der Rechtsfätze möge eine Darftellung des Falles felbft geftattet fein. [1])

Im Auguft 1893 traf der deutfche Dampfer „Roma" in der Magellanftraße den deutfchen Dampfer „Sorrento" im Zuftande der Seenoth. Es wurde ein Vertrag zwifchen den Führern der beiden Schiffe über Gewährung der Hülfeleiftung in Seenoth abgefchloffen, nach welchem ein Betrag von insgefammt 10000 Pfund Sterling gezahlt werden follte. In diefer Summe follte enthalten fein die Vergütung für den Transport der aus dem Dampfer „Sorrento" zu übernehmenden Ladung nach Hamburg, für die Rettung des Schiffes und gleichzeitig eine Entfchädigung dafür, daß der Dampfer „Roma" einen gefchloffenen Frachtvertrag nicht

[1]) Eine eingehendere Wiedergabe der hier mitgetheilten Urtheile ließ fich nicht wohl vermeiden; eine Verweifung auf die Entfcheidungsfammlungen würde vor Allem das Verftändniß der kritifchen Erörterungen erfchwert haben.

einhalten konnte, vielmehr dem Befrachter auf Grund einer in der Chartepartie aufgenommenen ſog. Penalty-Clauſel einen Betrag von 4500 Pfund Sterling zu zahlen verpflichtet ſein würde.

Die übrigen Punkte intereſſiren hier nicht. Von Bedeutung aber iſt der Umſtand, daß die Annahme des Führers der „Roma“, daß auf Grund der bezeichneten Penalty-Clauſel 4500 Pfd. Sterl. bezahlt werden müßten, ſich als rechtlich und factiſch zweifelhaft herausſtellte, wie denn auch ſchließlich eine Zahlung nicht erfolgt iſt. Zur Zeit der Geltendmachung des Anſpruchs auf Zahlung der 10000 Pfund Sterling ſtand es indeß noch nicht feſt, ob die 4500 Pfund Sterling zu zahlen ſeien oder nicht.

Dieſer Vertrag, der während der Gefahr geſchloſſen war, wurde in Gemäßheit Art. 743 von der Rhederei des „Sorrento“ wegen erheblichen Uebermaßes angefochten.

Das Landgericht Kammer III für Handelsſachen ging in dem am 27. März 1884 gefällten Urtheil[1]) davon aus: Der in Seenoth geſchloſſene Vertrag ſei nicht etwa als nichtig anzuſehen, ſo daß das angerufene Gericht den Berge- oder Hülfslohn ganz ohne Rückſicht auf den geſchloſſenen Vertrag feſtzuſetzen hätte. Das Geſetz wolle vielmehr nur verhüten, daß die Noth, in welcher ſich ein dem Schiffbruch nahes Schiff befinde, dazu ausgebeutet werde, um das Verſprechen unverhältnißmäßiger Belohnungen vom Schiffer zu erpreſſen. Der Vertrag habe daher die Grundlage der Entſcheidung zu bilden, und es frage ſich nur, ob eine Herabſetzung des bedungenen Berge- oder Hülfslohnes ſtattzufinden habe. Bei der Prüfung, ob eine zugeſicherte Vergütung übermäßig erſcheine, werde man weſentlich davon auszugehen haben, ob die Vergütung dem Hülfeleiſtenden einen übermäßigen Vortheil gewähre, nicht davon, ob das Opfer, welches das gerettete Schiff zu bringen habe, für die Rhederei deſſelben ein verhältnißmäßig großes ſei. Der Führer der „Roma“ habe bei Abſchluß des Vertrages in Anſchlag bringen müſſen, daß aller Wahrſcheinlichkeit nach der Befrachter im Falle der Nicht-Ausführung der Charter, die in derſelben enthaltene Penalty-Clauſel geltend machen werde. Darauf, ob der den Anſpruch aus dem Vertrage verfolgende Rheder die Penalty bisher nicht bezahlt habe, und ob ihm gegen den Anſpruch auf Zahlung derſelben Einwendungen zuſtehen, komme es nicht an.

[1]) H. G. Z. 1884 Nr. 99 S. 213.

Das Hanſeatiſche Oberlandesgericht dagegen nahm in dem am 10. Juli 1884 abgegebenen Urtheil einen anderen Standpunkt ein: Es erſcheine nur billig, daß, wenn der Hülfeleiſtende eine Conventionalſtrafe bezahlen müſſe, dieſer Betrag zu erſtatten ſei. Daraus folge aber nicht, daß der in der Seenoth vom Führer des nothleidenden Schiffes eingegangene Vertrag, der dieſe Zahlung unbedingt verſprochen habe, ein angemeſſener und rechtsbeſtändiger geweſen ſei. Das Princip des Art. 743 ſei, daß jeder während der Seenoth geſchloſſene Vertrag einem im Zuſtand des Zwanges eingegangenen Vertrag gleichzuachten ſei. Deshalb geſtatte das Geſetz dem Geretteten, nachdem der Zwang von ihm genommen ſei, die Forderung des Helfers zu discutiren, und ermächtige das Gericht, an Stelle des Vertrages die Bedingungen zu ſetzen, die, den Umſtänden entſprechend, dem Hülfeleiſtenden eine zwar reichliche, aber nicht übertriebene Belohnung gewähren. Dem entſpreche es nicht, die Forderung damit zu rechtfertigen, daß der Hülfeleiſtende einen Verluſt mit mehr oder weniger Grund befürchtet habe. Es werde dem Hülfeleiſtenden häufig, wenn nicht immer, die Befürchtung beiwohnen können, daß er ſein Leben und ſein Schiff mit allem Inhalt aufs Spiel ſetze, und Art. 743 würde ein todter Buchſtabe bleiben, wenn es ihm erlaubt wäre, ſeine Belohnung nach dem Maße der ſchlimmſten Eventualität die für ihn eintreten könne, zu bemeſſen.

In Wahrheit ſolle nicht die Gefahr, die er befürchten mochte oder konnte, ſondern nur die wirklich gelaufene, den Maßſtab des Lohnes abgeben. Die Rettung könne im Augenblicke, wo er ſie unternehme, in jeder Beziehung, ſowohl in Hinſicht auf die Gefahr, als auf die von dem Gelingen abhängige Belohnung ſehr gewagt erſcheinen; ſie könne ſich trotz deſſen leicht und glücklich abwickeln. Als den Umſtänden angemeſſen, werde nur der dem thatſächlichen Hergange entſprechende Lohn erſcheinen. Dafür, daß der Eifer, den der Helfer durch Uebernahme einer anſcheinenden Gefahr beweiſe, dabei berückſichtigt werde, ſei durch Art. 746 geſorgt. Der Hülfeleiſtende mache offenbar einen ungerechtfertigten Gewinn, wenn er auf Grund der Penalty-Clauſel 4500 Pfund Sterling erhalte, während ſich hinterher zeige, daß er die Penalty nicht zu zahlen habe. Die Forderung der Zahlung dieſer Summe ſei als übermäßig anzuſehen und an

ihre Stelle die Verpflichtung zu ſetzen, das zu erſetzen, was auf Grund der Clauſel zu bezahlen ſein werde. Wenn der Helfer ſeine Hülfe im Voraus von der Gewährung eines beſtimmten Preiſes abhängig mache, vor Allem, wenn der Preis durch ein Pfand geſichert werden könne oder ſolle — dieſer Paſſus bezieht ſich auf die Uebernahme der Ladung, die als Sicherheit dienen ſollte — ſo könne er ſich auf ſeinen Eifer nur dann beziehen, wenn ſich klar ergebe, daß er durch den Wunſch uneigennütziger Hülfeleiſtung, nicht durch die Gelegenheit eines zu machenden Verdienſtes, zu ſeinem Handeln beſtimmt worden ſei.

Das Reichsgericht ſtimmt in ſeinem am 7. Januar 1885 gefällten Erkenntniß[1]) im Uebrigen den Ausführungen des Hanſeatiſchen Oberlandesgerichts bezüglich der Bedeutung des Art. 743 zu, führt dann aber aus: das Geſetz wolle aber nur verhüten, daß der unfreie Zuſtand des in Seenoth befindlichen Schiffers oder Eigenthümers von Schiff und Ladung durch denjenigen, welcher allein in der Lage ſei, ihm Hülfe zu leiſten, zum Zweck unbilliger uud unwürdiger Erpreſſung ausgebeutet werde. Es geſtatte demgemäß dem angerufenen Richter nicht etwa, die Höhe des Berge- oder Hülfslohns ohne alle Rückſicht auf die getroffene Vereinbarung lediglich nach ſeinem billigen Ermeſſen ſo feſtzuſetzen, wie es der Art. 744 in Ermangelung einer Vereinbarung vorſchreibe, und wobei dann ſelbſtverſtändlich auch der ſpätere objective Verlauf der Bergung oder Rettung unter Berückſichtigung der in Art. 746 hervorgehobenen Momente in Betracht komme. Der Richter habe vielmehr bei Prüfung der Frage, ob ein erhebliches Uebermaß der zugeſicherten Vergütung vorliege, lediglich die Sachlage zur Zeit des Abſchluſſes des Vertrages ſeiner Beurtheilung zum Grunde zu legen und darnach zu bemeſſen, ob in der Höhe des ausbedungenen Lohnes eine unbillige, das Verhältniß zwiſchen Leiſtung und Gegenleiſtung erheblich außer Acht laſſende Verletzung des ſich in Seenoth befindenden Contrahenten zu erblicken ſei.

Die an ſich durchaus richtige Erwägung, eine im Augenblick ihrer Uebernahme dem Hülfeleiſtenden ſowohl in Hinſicht auf die Gefahr als auf die von dem Gelingen abhängige Belohnung ſehr

[1]) H. G. Z. 1885 Nr. 43 S. 97. Seuffert Archiv Bd. 41 (N. F. Bd. 11) Nr. 47. Entſcheidungen des Reichsgerichts in Civilſachen Bd. 13 Nr. 33 S. 131—142.

gewagt erſcheinende Rettung könne ſich trotzdem ſehr leicht und glücklich abwickeln, ſtehe dem keineswegs entgegen. Denn ebenſowohl liege auch die umgekehrte Möglichkeit vor, wie denn die Bergung und Hülfeleiſtung in Seenoth und ein darüber abgeſchloſſener Vertrag überhaupt von höchſt aleatoriſchem Character ſeien, da durch dieſelben nach Art. 755 eine perſönliche Verpflichtung zur Entrichtung von Bergungs- und Hülfskoſten an ſich nicht begründet, und vielmehr der Anſpruch hierauf durch den Erfolg bedingt werde. Eben deshalb würde es dem Sinne des Art. 743 nicht entſprechen, wenn der Richter bei der Beurtheilung der Frage, ob ein erhebliches Uebermaß des bedungenen Berge- oder Hülfslohns vorliege, den ſpäteren objectiven Verlauf der Bergung oder Rettung zum Grunde legen wollte. Denn das Geſetz habe, indem es dem aleatoriſchen Charakter der Bergung und Hülfeleiſtung in Seenoth Rechnung trage, den Grundſatz des Art. 286, daß wegen übermäßiger Verletzung Handelsgeſchäfte nicht angefochten werden können, auch bei der vertragsmäßigen Feſtſetzung des Berge- und Hülfslohns im Allgemeinen beibehalten, da es anderen Falles auch dem Berger und Hülfeleiſtenden einen Anſpruch auf Erhöhung des bedungenen Lohnes für den Fall ertheilt haben würde, daß derſelbe mit Rückſicht auf nicht vorherzuſehende ungünſtige Umſtände ſich hinterher als ein nach billigem Ermeſſen erheblich u n t e r demjenigen, was hiernach als angemeſſene Vergütung von ihm beanſprucht werden könnte, zurückbleibender erweiſen ſollte.

Der Richter habe die Nachprüfung nur unter Berückſichtigung der zur Zeit des über die Höhe des Berge- und Hülfslohnes geſchloſſenen Vertrages obwaltenden Umſtände vorzunehmen und ſich dabei auf den Standpunkt des Bergers oder Hülfeleiſtenden zu ſtellen. Indeſſen erſcheinen dieſe Perſonen nicht berechtigt, ſolche Gefahren, Aufwendungen und Verluſte, welche nur mit mehr oder weniger Grund zu befürchten ſeien, nach der ſchlimmſten Eventualität zu veranſchlagen, welche möglicher Weiſe eintreten könne. Denn bei Anwendung dieſes Maßſtabes, welcher die verſchiedenen günſtigeren Möglichkeiten außer Acht laſſe, würde der aleatoriſche Character der Bergung und Hülfeleiſtung verkannt, und deshalb ein von vornherein den in Seenoth befindlichen Contrahenten erheblich benachtheiligendes Ergebniß gewonnen werden. Ebenſowenig könne natürlich auch das rein ſubjective Moment entſcheidend

sein, und es verdiene daher auch eine zwar dem Hülfeleistenden persönlich beiwohnende, aber nach den thatsächlichen Verhältnissen bei objectiver Beurtheilung nicht begründete Befürchtung in Bezug auf die mit dem Unternehmen verbundenen Gefahren u. s. w. keine Berücksichtigung.

Dagegen könne von einem „erheblichen Uebermaße“ des bedungenen Berge- oder Hülfslohnes, welches der Art. 743 als Voraussetzung der Anfechtung und der richterlichen Herabsetzung auf das den Umständen entsprechende Maß aufstelle, keine Rede sein, wenn es auch bei objectiver Würdigung der zur Zeit des Vertragsabschlusses obwaltenden Verhältnisse gerechtfertigt erscheine, bei Bestimmung der Höhe der zu beanspruchenden Vergütung die mit dem Unternehmen verbundene Gefahr gewisser Verluste oder Aufwendungen mit in Anschlag zu bringen, obgleich dieselben nicht mit Nothwendigkeit eintreten mußten, sondern nur mit mehr oder weniger Wahrscheinlichkeit vorauszusehen und zu befürchten waren, und wenn unter Berücksichtigung eines dieser Wahrscheinlichkeit entsprechenden Anschlages der ausbedungene Lohn nicht als ein das Maß der Billigkeit und Angemessenheit erheblich überschreitender angesehen werden könne. Trete dann hinterher in Wirklichkeit der befürchtete Nachtheil nicht oder nicht in dem veranschlagten Maße ein, so könne man ebensowenig von einem ungerechtfertigten Gewinn des die Hülfeleistung Unternehmenden reden, wie im umgekehrten Falle von einem ungerechtfertigten Gewinn des anderen Contrahenten, sondern es trete eben nur eine der verschiedenen, dem einen Theil vortheilhaften und dem anderen Theil ungünstigen Eventualitäten ein, welche bei dem aleatorischen Character des Geschäfts keinen der Contrahenten zur Anfechtung berechtige.

Ein Uebermaß der vereinbarten Vergütung sei deshalb nicht schon darum anzunehmen, weil nicht unzweifelhaft erkennbar gewesen sei, daß auf Grund der Penalty-Clausel die Verpflichtung zur Zahlung der 4500 Pfund Sterling bestanden habe. Maßgebend sei, in welcher Art und Höhe der Hülfeleistende bei pflichtmäßigem Handeln gegenüber seinem Rheder und ohne andererseits die Nothlage des gefährdeten Schiffs in nicht zu billigender Weise auszubeuten, auch die bei Eingehung (sic!) auf das Unternehmen ihm beziehungsweise seinem Rheder auf Grund der Penalty-Clausel

drohenden Nachtheile behufs Erreichung eines angemessenen Aequivalents in Betracht zu ziehen berechtigt beziehungsweise verpflichtet war, ferner, ob der Hülfeleistende sich durch Ausführung der Hülfeleistung in die Lage versetze, den mit einem Dritten geschlossenen Frachtvertrag nicht erfüllen zu können, oder ob er doch annehmen mußte beziehungsweise durfte, voraussichtlich oder wahrscheinlich in diese Lage zu kommen; ferner ob die Nicht-Erfüllung der Charter durch die darin ertheilte Befugniß „to tow and assist vessels in all situations" gerechtfertigt war, oder der Capitain dies doch vernünftiger Weise annehmen durfte, und endlich, ob die fragliche Penalty-Clausel im Sinne einer Conventionalstrafe zu verstehen (Art. 284), oder welche sonstige Bedeutung ihr beizulegen sei, beziehungsweise wie der Hülfeleistende sie verstehen mußte oder durfte.

Ein späterer Verzicht oder anderweitige spätere gänzliche oder theilweise Befreiung von dem Penalty-Anspruch würden rechtlich als ein dem Hülfeleistenden beziehungsweise dem Rheder günstiger, bei Bemessung der Höhe der nach Sachlage zur Zeit des Vertrages angemessenen Vergütung aber nicht in Betracht kommender Zufall anzusehen sein, nicht als ein ungerechtfertigter Gewinn. Eventuell sei zu untersuchen, wie hoch die Gefahr bei der Höhe der zu stellenden Forderung vernünftiger Weise zu veranschlagen war, und ob alsdann noch eine übermäßige Vergütung vorliege.

Ob bei einer in Ermangelung einer Vereinbarung eintretenden richterlichen Thätigkeit die bedingt ausgesprochene Verpflichtung zuläßig sei, bleibe dahingestellt. Bei der Prüfung, ob ein Vertrag anfechtbar sei, erscheine es nicht gerechtfertigt, einen Theil des Hülfslohns nur unter der Bedingung zuzusprechen, daß und in welchem Maße eine gewisse Gefahr sich realisiren werde, und so die Ungewißheit über die Höhe des Hülfslohnes theilweise fortbestehen zu lassen, vielmehr sei der von den Contrahenten in einer bestimmten Summe festgesetzten Vergütung ein von vornherein völlig bestimmter Betrag zu substituiren.

Soweit das Reichsgericht. Nachdem schon das Hanseatische Oberlandesgericht in einem Urtheil vom 9. October 1888 in Sachen Taucher T. M. Harmstorf in Blankenese gegen Capt. L. Schmidt als Führer des Schooners „Philothea" [1]) dem R. G. darin beigetreten ist,

[1]) H. G. Z. 1888 Nr. 122 S. 282.

daß im Falle der Anfechtung die Vergütung nach ganz anderen Gesichtspunkten festzusetzen sei, als wenn der Berge- und Hülfeleistungsthätigkeit eine Vereinbarung über die Vergütung überhaupt nicht vorausgegangen oder nachgefolgt sei, haben die Ausführungen des Reichsgerichts nähere Beleuchtung und Weiterentwickelung gefunden in den Entscheidungen des Landgerichts Hamburg Kammer V für Handelssachen vom 5. Februar 1890 und des Hanseatischcn Oberlandesgerichts vom 31. Mai 1890 in Sachen Vereinigte Bugsir-Dampfschiff-Gesellschaft gegen Rob. M. Sloman jr. als Caventen für das englische Schiff „Coronilla“. [1]) Es heißt dort: Ein „den Umständen entsprechendes Maß“ kann nur unter voller Berücksichtigung der anscheinenden Gefahr zur Zeit des Vertragsabschlusses gewonnen werden. Wenn das Reichsgericht im Weiteren bei Beurtheilung dieser anscheinenden Gefahr sich lediglich auf den Standpunkt des Bergers oder Hülfeleistenden stellt, so ist demgegenüber zu betonen, daß es mindestens ebenso richtig ist, zu untersuchen, wie sich die Umstände zur Zeit der Abmachung dem Hülfesuchenden darstellten. Nur bei Würdigung der objectiv gerechtfertigten, also nicht durch übertriebene Aengstlichkeit oder durch Tollkühnheit beeinflußten Beurtheilung der Sachlage seitens eines jeden der Contrahenten kann das Gericht ermitteln, ob die zugesicherte Vergütung „übermäßig“ oder „den Umständen entsprechend“ ist. Der Standpunkt, wenn der Hülfesuchende auch nachträglich die vereinbarte Summe noch für angemessen halte, sei eine Anfechtung gemäß Art. 743 stets unzulässig, kann daher nicht für richtig erachtet werden. Damit wäre dem rein subjectiven Moment zu viel Einfluß eingeräumt. Vielmehr kommen für die Frage der Anfechtbarkeit die nach Art. 746 für Bemessung des (Berge- oder) Hülfslohnes maßgebenden Momente insofern in Betracht, als der die Hülfe Anbietende unter Berücksichtigung dieser Einzelheiten seine Forderung stellen wird, und der die Hülfe Suchende darnach zu erwägen hat, wie viel er vernünftiger Weise zubilligen kann, ohne das Interesse seines Rheders und der Ladungsempfänger zu verletzen. Das Gericht hat also vom Standpunkte des Helfenden wie des Hülfesuchenden nachzuprüfen: Zeit, Dienste, Aufwendungen und Personenanzahl, welche voraussichtlich erforderlich sein werden, ferner die

---

[1]) H. G. Z. 1890 Nr. 55 S. 147 und Nr. 59 S. 163.

Gefahr, welcher der Helfer ſich und ſein Fahrzeug ausſetzt (wobei auch der Werth des letzteren in Betracht kommt), die Gefahr, welche dem Hülfeſuchenden und ſeinem Schiffe bezw. auch wohl der Ladung droht, endlich (wegen Art. 749 bei Vorliegen einer Hülfeleiſtung nur in untergeordneter Rückſicht) den Werth der durch die Hülfeleiſtung vorausſichtlich noch zu rettenden Objecte. An Stelle des vorher natürlich nicht zu bemeſſenden bewieſenen Eifers tritt als wichtiger weiterer Factor die größere oder geringere Wahrſcheinlichkeit des Erfolges. Je zweifelhafter dieſer erſcheint, deſto mehr muß der Helfende ſich ausbedingen (zumal in Anſehung des Art. 755 Abſ. 1), deſto eher darf der Hülfeſuchende eine große Summe zugeſtehen. Aus den Gründen des R. O. H. G. Bd. 4 S. 88 „Andrew Lovitt" iſt nirgends zu entnehmen, daß das R. O. H. G. auf dem jetzt vom Reichsgericht angenommenen rechtlichen Standpunkt ſtand. Vielmehr hat daſſelbe den Art. 743 offenbar im Sinne einfacher richterlicher Nachprüfung des objectiven Sachverhalts aufgefaßt. Ob die Unterwerfung unter eine ſchiedsrichterliche Hülfslohns-feſtſetzung jemals noch angefochten werden kann, wenn man der Rechtsanſicht des Reichsgerichts folgt, iſt zu bezweifeln. Es iſt etwas weſentlich Anderes, objectiv einen angemeſſenen Betrag feſtſetzen oder aber einen vereinbarten Betrag herabſetzen. Im Falle des Art. 744 iſt die Gefahr ſtets überwunden, denn ſonſt könnte es wegen Art. 755 Abſ. 1 gar nicht zur richterlichen Abſchätzung kommen, im Falle des Art. 743 iſt ſie als bevorſtehend zu denken.

Das Hanſeatiſche Oberlandesgericht betont noch, daß für die Frage der Anfechtbarkeit die Anſicht des den Vertrag ſchließenden Führers des nothleidenden Schiffes, ſo lange wenigſtens ihm keine Argliſt beim Abſchluß des Vertrages nachgewieſen werden könne, nicht maßgebend ſei; denn das Geſetz wolle auch für ſolche Fälle die Anfechtung der vereinbarten Summe zulaſſen, in denen der Schiffer gutgläubig, aber aus übertriebener Beſorgniß ſich zu einem allzuweit gehenden Zahlungsverſprechen habe beſtimmen laſſen.

Ein weiteres Urtheil des Landgerichts Hamburg Kammer V für Handelsſachen vom 9. Juni 1891 in Sachen Vereinigte Bugſir-Dampfſchiff-Geſellſchaft in Hamburg gegen Rob. M. Sloman jr. als Caventen für den „Arcturus" [1]) geht ebenfalls davon aus, daß bei

[1]) H. G. Z. 1892 Nr. 11 S. 25.

Anfechtung einer über Berge- oder Hülfslohn getroffenen Vereinbarung gemäß Art. 743 der Richter hinſichtlich der Fragen, was „erhebliches Uebermaß“ und was „das den Umſtänden entſprechende Maß“ ſei, ſich auf den ſubjectiven Standpunkt der Contrahenten zur Zeit des Vertragsabſchluſſes zu ſtellen, dabei aber auf die nach Art. 746 zu berückſichtigenden Einzelheiten einzugehen habe, natürlich mit der Modification, daß ſtatt einer Beurtheilung ex post, die Einzelheiten bei bevorſtehend zu denkender Gefahr, alſo die vorausſichtlich aufzuwendende Zeit, die vorausſichtlich erforderlichen Dienſtleiſtungen und Aufwendungen, die Zahl der hülfeleiſtenden Perſonen und die ihnen vorausſichtlich drohende Gefahr, die vorausſichtlich dem nothleidenden Schiffe drohende Gefahr, der Werth des nothleidenden wie des hülfeleiſtenden Schiffs und die Wahrſcheinlichkeit des Erfolges zu erwägen ſeien. Dieſen Ausführungen iſt das Hanſeatiſche Oberlandesgericht in ſeinem Urtheil vom 22. December 1891 beigetreten, doch hat daſſelbe ſtatt des vom Landgericht zugebilligten Hülfslohns von ℳ 60000.— einen ſolchen von ℳ 20000.— feſtgeſetzt, während nach dem während der Gefahr geſchloſſenen Vertrage 5000 Pfund Sterling, alſo circa ℳ 100000.— bezahlt werden ſollten.

Von beſonderem Intereſſe iſt noch der Fall „Elfrieda“-„Kalliope“; der engliſche Dampfer „Elfrieda“ hatte in der Nordſee dem in Seenoth angetroffenen deutſchen Dampfer „Kalliope“ nach Abſchluß eines Vertrages, auf Grund deſſen als „Salvage“ die Hälfte des Werths von Schiff und Ladung bezahlt werden ſollte, erfolgreiche Hülfe geleiſtet.

In dem über die Frage der Anfechtbarkeit des Vertrages entſtandenen Rechtsſtreit Gläſke & Hennings als Bevollmächtigte der Firma Pymann Bell & Co. in Newcastle als Rhederei des engliſchen Dampfers „Elfrieda“ gegen die Firma B. Wencke Söhne zu Hamburg ſprach das Landgericht Hamburg, Kammer V für Handelsſachen im Urtheil vom 26. April 1890[1]) ſein Bedenken dahin aus, einen Vertrag über Nothhülfe als „den Umſtänden angemeſſen“ zu erachten, in dem die Hälfte des Werthes der geretteten Gegenſtände als Vergütung bedungen ſei, da ſelbſt Bergelohn nur ausnahmsweiſe ſoweit erhöht werden dürfe, nämlich wenn die Bergung mit ungewöhnlichen Anſtrengungen und Gefahren verbunden

---

[1]) H. G. Z. 1891 Nr. 1 S. 1.

war. Dementsprechend setzte das Landgericht an Stelle der sich auf ℳ 122000.— belaufenden Hälfte des Werths einen Hülfslohn von ℳ 55000.— fest.

Das Hanseatische Oberlandesgericht hat dagegen in dem Urtheil vom 4. November 1890 den Zweck der Bestimmungen der Art. 748 und 749 darin gefunden, dem richterlichen Ermessen als Norm nur für diejenigen Fälle zu dienen, in denen eine vertragsmäßige Festsetzung unter den Interessenten nicht entscheidet, sei es, daß dieselbe überhaupt nicht stattgefunden habe, sei es, daß sie mit Erfolg angefochten werde. Nichts deute darauf hin, daß das Gesetz schon deshalb ein erhebliches Uebermaß der zugesicherten Vergütung angenommen wissen wolle, weil die Letztere das Maß des vom Richter beim Mangel eines Vertrages festzusetzenden Lohnes übersteige. Um einem derartigen, die Vertragsfreiheit einschränkenden Grundsatz Geltung zu verschaffen, hätte es einer ausdrücklichen Vorschrift dahin bedurft, daß die Normen der Art. 744—749 auch bei Beurtheilung der Frage nach dem erheblichen Uebermaß aus Art. 743 Platz greifen sollen. Grade Art. 747 zeige die Hinfälligkeit des Bedenkens, indem es nur verbiete, ohne übereinstimmenden Antrag der Parteien den Berge- oder Hülfslohn auf eine Quote des Werths der geborgenen oder geretteten Gegenstände festzusetzen. Damit und mit dem das Uebermaß bezeichnenden Wort „erheblich“ in Art. 743 sei zum Ausdruck gebracht, daß der Vereinbarung der Interessenten ein weiterer Spielraum, als dem bloßen richterlichen Ermessen, zustehen sollte.

Allerdings sei nun die Anfechtung eines Vertrages über Berge- oder Hülfslohn nicht bloß auf solche Fälle beschränkt, in welchen ein bestimmter Geldbetrag festgesetzt worden sei. Es unterliegen ihr vielmehr alle Vereinbarungen, welche auch bloß mittelbar auf die Feststellung der Höhe der Vergütung hinführen, mithin auch eine Vereinbarung, durch welche eine Werthquote von Schiff und Ladung zugesagt werde, der Werth selbst aber beiden Contrahenten zur Zeit des Vertragsabschlusses nicht näher bekannt sei und erst später im Falle eines Gelingens der Hülfeleistung ausgemittelt werden könne. Eine derartige Vereinbarung werde den aleatorischen Character der hier fraglichen Gattung von Verträgen noch erhöhen und umsomehr anfechtbar erscheinen müssen, wenn feststehe, daß

die Contrahenten hinſichtlich des wahrſcheinlichen Werths von irrthümlichen Vorausſetzungen ausgegangen ſeien, z. B. der Führer des nothleidenden Schiffs angenommen habe, daß ſeine aus Stückgütern beſtehende Ladung wenig werthvoll oder bereits beſchädigt ſei, während ſich nachträglich ein ſehr erheblicher Werth ergebe. Wenn der Abſicht des Art. 743 entſprechend auch davon ausgegangen werden müſſe, daß der Schiffer ſich in einer Zwangslage befunden habe, ſo genüge doch dieſe Thatſache an und für ſich zur Anfechtung keineswegs, vielmehr müſſe hinzutreten, daß die in ſolcher Zwangslage gemachte Zuſicherung die Höhe eines den Umſtänden angemeſſenen Lohnes für die zu leiſtende Hülfe erheblich überſchritten habe. Die Thatſache anfänglicher Weigerung des Führers des nothleidenden Schiffs genüge nicht, um anzunehmen, daß der Führer in einem hochgradigen Zuſtand von Furcht und Kopfloſigkeit den Vertrag abgeſchloſſen habe. Es komme auf die objective Würdigung der zur Zeit des Vertragsabſchluſſes obwaltenden ſonſtigen Verhältniſſe und darauf an, ob vom ſubjectiven Standpunkt der Betheiligten die Vergütung zur Zeit ihrer Zuſicherung als eine unbillige und übermäßige empfunden werden konnte oder mußte.

Da es nur auf den Zeitpunkt des Vertragsabſchluſſes ankomme, um zu entſcheiden, ob die darin vereinbarte Vergütung den Umſtänden entſprechend oder übermäßig war, ſo ſeien die thatſächlich demnächſt geleiſteten Dienſte nicht von entſcheidender Bedeutung, und würden nur dann noch einer weiteren Erörterung bedürfen, wenn es auf die nachträgliche richterliche Herabſetzung des vereinbarten Hülfslohnes ankäme. Ebenſowenig könne auf die Prüfung der Frage der Umſtand Einfluß üben, daß nachträglich der Werth von Schiff und Ladung ſich als ein ſo beträchtlicher herausgeſtellt habe, daß die davon verſprochene Quote ihrem Geldbetrage nach vielleicht nicht bewilligt oder gefordert worden ſein würde. Es laſſe ſich dies Ergebniß nur als eine der verſchiedenen dem einen Theil vortheilhaften und dem anderen ungünſtigen Eventualitäten anſehen, welche — nach der Anſchauung des Reichsgerichts in dem bereits erwähnten Urtheil [1]) — vermöge des aleatoriſchen Characters des Geſchäftes keinen der Contrahenten zur Anfechtung berechtige.

[1]) Entſcheidungen des R. G. in Civilſ. Bd. 13 S. 137.

Das Reichsgericht hat in dem Urtheile vom 14. Februar 1891[2]) bezüglich der Anwendbarkeit der in Art. 748 und 749 enthaltenen, das Höchstmaß zulässiger Vergütungen aussprechenden Vorschriften auf einen entgegengesetzten Standpunkt gestellt. Es findet in der Annahme des Hanseatischen Oberlandesgerichts, daß die in den Art. 744—749 enthaltenen Normen für die nach Art. 743 zu entscheidende Frage überhaupt nicht in Betracht zu ziehen seien, eine Verletzung der Art. 743—749. Nach Art. 743 müsse zur Feststellung des „erheblichen Uebermaßes" nothwendig das „normale Maß" zum Vergleich herangezogen werden, und dieses letztere sei unzweifelhaft das „den Umständen entsprechende" Maß, auf welches nach dem Schlußsatz des Art. 743 bei begründeter Anfechtung der Berge- oder Hülfslohn herabgesetzt werden müsse. An den Art. 743 schließe sich unmittelbar die Vorschrift des Art. 744 an, nach welcher in Ermangelung einer Vereinbarung die Höhe des Berge- und Hülfslohnes von dem Richter unter Berücksichtigung aller Umstände nach billigem Ermessen in Geld festzusetzen sei, zu welchem Behufe in den Art. 743—749 nähere Erläuterungen und Bestimmungen gegeben werden. Wolle man annehmen, daß alle diese weiteren Bestimmungen bei der Beurtheilung der Frage, ob eine vertragsmäßige Vergütung erheblich über das Maß hinausgehe, außer Acht zu lassen seien, so würde man dem Gesetzgeber unterstellen, daß er es unterlassen habe, den Richter in Betreff desjenigen Maßstabes, nach welchem er das erhebliche Uebermaß zu ermitteln und festzustellen habe, auch nur die geringste Andeutung zu geben, respective, daß er hierbei einen ganz anderen Maßstab angelegt wissen wollte, als in Ermangelung einer Vereinbarung. Dies erscheine aber keineswegs als gerechtfertigt. Vielmehr dürfe unbedenklich angenommen werden, daß nach der Absicht des Gesetzes — abgesehen von den aus der Natur der Sache sich ergebenden Verschiedenheiten und mit Rücksicht auf den aleatorischen Character des Vertrags — die Bestimmungen des Art. 744 in entsprechender Weise dem Richter auch für die Frage des Uebermaßes der vereinbarten Vergütung als Anhaltspunkte dienen sollen, wobei also, was z. B. die nach Art. 746 bei der Bestimmung des Betrages insbesondere in Anschlag kommenden Momente anlangt, die nach der Sachlage

---

[2]) H. G. Z. 1891 Nr. 54 S. 145.

zur Zeit des Vertragsabschlusses voraussichtlich zu verwendende Zeit, die voraussichtlich zu leistenden Dienste und zu machenden Aufwendungen, die Gefahr, welcher die Hülfeleistenden ihre Person und ihre Fahrzeuge voraussichtlich zu unterziehen hatten, die den zu rettenden Gegenständen nach der damaligen Sachlage drohenden Gefahren u. s. w. nebst der Wahrscheinlichkeit des Erfolges der Hülfe zu berücksichtigen seien. Sei dies aber richtig, so ergebe sich daraus zugleich, daß für die Beurtheilung des erheblichen Uebermaßes auch die Art. 746 und 749 von wesentlicher Bedeutung seien, nach welchen regelmäßig der Bergelohn den dritten Theil des Werthes der geborgenen Gegenstände nicht übersteigen solle, der Hülfslohn aber unter sonst gleichen Umständen stets unter diesem Betrag festzusetzen sei, auch auf den Werth der geretteten Gegenstände bei dessen Bestimmung nur untergeordnete Rücksicht genommen werden solle. Um zu einem zutreffenden Ermessen darüber zu gelangen, wie hoch die Vergütung für die Hülfeleistung vertragsmäßig festgesetzt werden konnte, ohne nach den damaligen Umständen als eine erheblich übermäßige zu erscheinen, habe der Richter nothwendig auch das Maximum zu berücksichtigen, welches er in Ermangelung einer Vereinbarung dem Hülfeleistenden zuzusprechen in der Lage gewesen sein würde. Es würde ihm sonst überhaupt an einem genügend festen Anhalt bei der Ausübung seines Ermessens fehlen; und es würde bei Annahme des Gegentheils sich die Consequenz ergeben, daß Derjenige, welcher die Nothlage des Schiffes dazu benutzt, sich für seine Hülfeleistung eine, das ihm sonst gebührende Lohn-Maximum erheblich übersteigende Vergütung auszubedingen, rechtlich mit Nothwendigkeit schlechter (soll heißen: besser) gestellt wäre, als Derjenige, welcher sich der Hülfeleistung ohne Vereinbarung über die Höhe des Hülfslohns unterziehe; dies erscheine dem Willen des Gesetzes nicht entsprechend.

Sofern mit der Ausführung des Hanseatischen Oberlandesgerichts: es würde unverantwortlich gewesen sein, wenn das nothleidende Schiff, in der Verfassung, in welcher es sich befand, die sich bietende Gelegenheit zur Rettung in der Hoffnung, sich noch eine Zeitlang halten zu können, und eine billigere Hülfeleistung zu finden, wegen der Höhe der zu bewilligenden Vergütung abgelehnt hätte —, sofern hiermit habe gesagt werden sollen, daß der Nothstand,

welcher einen der Hülfe bedürftigen Schiffer veranlassen müsse, eine für die Hülfeleistung zu bewilligende Vergütung, obwohl dieselbe an sich zu hoch erscheine, als gerechtfertigt erscheinen zu lassen, so würde dies dem Sinne und Zwecke des Art. 743, welcher sich gerade gegen die unbillige Ausbeutung eines solchen Nothstandes richte, direct zuwiderlaufen. (Satzbau sic!)

Bei der erneuten Verhandlung der Sache sprach das H. O. L. G. in dem Urtheil vom 7. November 1891 [1]) sich dahin aus: „Wenn der Hülfeleistende in Wirklichkeit eine zutreffende Kenntniß über den Werth von Schiff und Ladung bei Abschluß des Vertrages gehabt habe, so würde dies bei einer Herabsetzung der vereinbarten Summe nur zu seinen Gunsten ins Gewicht fallen müssen. Denn wenn auch nach Art. 749 auf den Werth der geretteten Gegenstände bei Bestimmung des Hülfslohns nur untergeordnete Rücksicht zu nehmen sei, so müsse doch bei Würdigung der zur Zeit des Vertragsabschlusses obwaltenden Umstände dem subjectiven Standpunkt der Betheiligten bei Bemessung der Vergütungssumme Rechnung getragen werden. Es habe der Hülfeleistende im Hinblick auf die Höhe des Werthes des nothleidenden Schiffes, ebensosehr wie mit Rücksicht auf die große Gefahr, in der sich Schiff und Mannschaft befunden habe, eine entsprechend hohe Belohnung für seine Hülfsleistung erwarten und beanspruchen können.

Wäre bei Beurtheilung der Sache allein entscheidend, wie in Wirklichkeit zur Zeit des Vertragsabschlusses das nothleidende Schiff beschaffen gewesen, und hätte dessen Führer, entgegen der Verklarung, das Schiff damals nach wie vor als intact angesehen, beziehungsweise, würde sich das Schiff in keiner Nothlage befunden haben, so würde der Schiffer desselben arglistig gehandelt haben, indem er mit der stillen Absicht, den zu schließenden Vertrag jedenfalls anzufechten, durch die Zusage der verlangten Vergütung den Führer des hülfeleistenden Schiffs zur Hülfeleistung verleitet habe. Diese seine Arglist, verbunden mit dem angeblichen Mangel jedes Grundes zu einer großen Besorgniß, hätte ihn also des Rechts zur Anfechtung des Vertrages verlustig machen müssen.

Ueber die Voraussetzungen der Anfechtbarkeit spricht sich das Reichsgerieht in der mehrfach erwähnten Entscheidung vom

[1]) H. G. Z. 1891 Nr. 116 S. 301.

5. November 1892 in Sachen Vereinigte Bugſir-Dampfſchiff-Geſellſchaft gegen Fuhrmann [1]) wie folgt aus.

Das Geſetz nehme den Nothleidenden nicht wegen der an ſich aleatoriſchen Natur der Hülfslohnsforderung, ſondern deshalb in Schutz, weil er in Noth und in Folge deſſen der Ausbeutung Dritter preisgegeben ſei, welche, wenn die Vergütung für jeden Fall zugeſagt werde, nicht geringer ſei, als wenn ſie nur für den Fall der Rettung gefordert werden könne. Sei die Vergütung, was nicht als rechtlich unwirkſam erſcheine, auch für den Fall des Nicht-Erfolges zugeſagt, ſo könne das vielmehr nur die Folge haben, daß bei dem richterlichen Ermeſſen, ob ein erhebliches Uebermaß der zugeſicherten Vergütung vorliege, und welches Maß derſelben den Umſtänden entſpreche, auf den Wegfall des ſonſt von dem Hülfeleiſtenden zu tragenden Riſico, für ſeine Bemühungen und Aufwendungen, ſowie für die damit für Leben und Eigenthum etwa verbundenen Gefahren einen Entgelt überhaupt nicht zu erhalten, zu Ungunſten des Hülfeleiſtenden Rückſicht zu nehmen ſei.

Die Ratio der Beſtimmung des Art. 743 beſtehe darin, daß der Geſetzgeber einen während einer Seenoth geſchloſſenen Vertrag, auch wenn derſelbe nicht geradezu erzwungen ſei, doch einem im Zuſtande des Zwanges geſchloſſenen Vertrage gleichſtellen wolle, daß er mithin zur Anfechtung des Vertrages nicht erſt noch den Beweis einer durch Drohung verurſachten Einwirkung auf die freie Willensbeſtimmung verlange, ſondern ohne Weiteres einen Zuſtand des Zwanges ſchon durch die dem Hülfeſuchenden drohende Gefahr für von ihm pflichtmäßig zu ſchützendes Leben oder Eigenthum als gegeben erachte. Hieraus folge, daß es auch im Sinne des Geſetzes zur Anfechtung des Vertrages auf Grund des Art. 743 an ſich lediglich des objectiven Beſtehens einer durch Seenoth hervorgerufenen Gefahr bedürfe, und daß der Hülfeſuchende nicht etwa auch noch darzuthun habe, daß er in dem vorliegenden concreten Fall auch ſubjectiv bei der Zuſicherung der von dem die Hülfe Bietenden geforderten Vergütung in ſeiner freien Entſchließung durch die Bedrängniß, in welcher ſich Schiff und Ladung befanden, beeinträchtigt geweſen ſei. Ja, man könne ſogar geneigt ſein, aus der Motivirung des

[1]) H. G. Z. 1890 Nr. 77 S. 229.

dem Art. 743 zu Grunde liegenden Art. 596 des Preußischen Entwurfs, daß der während der Gefahr geschlossene Vertrag niemals als ein frei eingegangener angesehen werden könne, zu folgern, das Gesetz habe eine Untersuchung darüber, ob etwa im einzelnen Falle subjectiv für den Hülfesuchenden eine Beeinflussung seines Willens durch die vorhandene Gefahr nicht vorgelegen habe, überhaupt ausschließen wollen. Dies würde indessen allerdings zu weit gehen, da nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen über die Exceptio doli dem Gegencontrahenten vielmehr der Einwand zu gestatten sei, daß der den Vertrag Anfechtende dolos handele, sich auf den Art. 743 zu berufen, weil derselbe sich thatsächlich der drohenden Gefahr gar nicht bewußt gewesen sei und deshalb auch in seiner Willensbestimmung durch dieselbe nicht beeinflußt sei. Hiernach sei das subjective Moment bei der Anwendung des Art. 743 zwar nicht ohne alle Bedeutung, aber es komme nur insofern in Betracht, daß das Fehlen desselben geeignet sei, für den Gegencontrahenten eine Einrede beziehungsweise eine Replik zu begründen, bei welcher die Beweislast nicht dem den Vertrag anfechtenden Contrahenten, sondern dem Gegencontrahenten obliege. Von diesem Gesichtspunkte aus erscheine die Anfechtbarkeit des Vertrages begründet, sofern nicht der Gegner den bezeichneten Beweis erbringe.

Es genüge zur Annahme eines in der Person des Hülfesuchenden vorhandenen unfreien Seelenzustandes, wenn derselbe nur Grund gehabt habe, das Schiff und die Ladung als durch Seenoth gefährdet anzusehen, oder genauer, es müßte, um die Berufung auf Art 743 zu entkräften, von dem Hülfesuchenden zugestanden oder von dem Hülfeleistenden bewiesen sein, daß der Hülfesuchende beim Abschluß des Vertrages durch die Lage und Gefahr, in welcher sich das nothleidende Schiff befand, nicht beeinflußt gewesen sei. Hierzu reiche die Thatsache, daß der Hülfesuchende ohne nähere Kenntniß von der Gefahr des nothleidenden Schiffes gewesen sei, noch keineswegs aus. Art. 743 setze nicht voraus, daß die Nothlage das dem Hülfesuchenden seine Willensbestimmung aufzwingende Moment sei; nicht ein directer Zwang sei erforderlich, es werde vielmehr nur vorausgesetzt, daß der Schiffer oder Rheder oder deren Vertreter zum Abschluß des Vertrages durch die Seenoth des Schiffes veranlaßt seien, ohne

daß ein wirklicher, den Willen ausschließlich bestimmender Zwang vorzuliegen brauche.

Die für die Preisbestimmung im Allgemeinen zutreffende, in Art. 286 anerkannte Erwägung sei nicht anwendbar im Falle des Art. 743, welcher mit Rücksicht auf die Beeinflussung des Willens des Hülfesuchenden durch die ihm oder seinem Eigenthum drohende Gefahr eine Ausnahme von der Regel statuiren wolle, und dessen Zweck sonst im hohen Grade vereitelt werden würde.

Die Willenserklärung, zu welcher der Vertreter durch Zwang oder Betrug bestimmt sei, sei auch für den Vertretenen, möge dieser auch nicht gezwungen oder betrogen sein, ungültig. Habe aber der Vertreter seitens der von ihm beim Vertragsabschluß vertretenen Personen — Schiffer und Rheder — den bestimmten Auftrag dazu erhalten, so würde es zur Anwendung des Art. 743 genügen, wenn der Schiffer oder die Rhederei sich bei der Ertheilung dieses Auftrages der Seenoth des Schiffes bewußt und mithin durch die Zwangslage bestimmt gewesen seien, den Auftrag so wie geschehen, d. h. ohne jede Beschränkung des Vertreters in Betreff der Höhe des ihm (von ihm?) zuzubilligenden Hülfslohns zu ertheilen. L. 51 pr. i. f. D. de aedil. ed. 21, 1. L. 16 § 4 D. de lib. causa 40, 12. L. 2 D. de litig. 44, 6. Windscheid, Pandekten § 73 Note 19.

Das Oberlandesgericht hat in der zweiten Verhandlung angenommen, daß bei dem Hülfesuchenden die Befürchtung einer Schiff und Ladung bedrohenden Gefahr nicht nachzuweisen sei, und zwar ebensowenig bei dem Vertreter, wie bei dem Vertretenen, und zwar die Befürchtung einer gegenwärtigen Gefahr; das Bewußtsein der Möglichkeit einer später eintretenden Gefahr komme nicht in Betracht.

§ 3.. Fortsetzung. Kritische Erörterung der mitgetheilten Entscheidungen.

Das Handelsgesetzbuch stellt es den in Betracht kommenden Personen frei, nach der Gefahr sich darüber zu verständigen, welche Vergütung Berger oder Helfer für die von ihnen geleistete Thätigkeit erhalten sollen. Gelingt diese Verständigung nicht, so tritt in der Regel die Thätigkeit des Strandamts, beziehentlich der Aufsichtsbehörde, nach § 36 ff. der Strandungsordnung ein, gegen deren Bescheid der Rechtsweg stattfindet. Da durch rechtzeitige Erhebung der Klage der Bescheid zwischen den Proceßparteien seine Kraft verliert, läßt sich sagen: Sache des Gerichts ist es, den angemessenen Betrag festzusetzen, und zwar wird dem Richter in Art. 744 und den folgenden Artikeln nähere Anweisung ertheilt, welche Umstände bei der Festsetzung berücksichtigt werden sollen.

Das römische Recht, dessen Forderung vielfach dahin geht, es müsse ein pretium certum unter den Parteien vereinbart sein, so z. B. beim Kauf, bei der Miethe, entspricht der modernen Verkehrsauffassung nicht; es kann ein auf beiden Seiten rechtsverbindlicher Kaufvertrag zu Stande kommen, auch ohne daß eine Vereinbarung über einen bestimmten Kaufpreis erfolgt ist, da alsdann als Wille des Käufers unterstellt wird, er wolle den üblichen oder angemessenen Preis bezahlen. In gleicher Weise werden Werkverdingungsverträge geschlossen, ohne daß vorher eine bestimmte Abmachung über die von dem Besteller zu zahlende Vergütung erfolgt; auch hier gilt das Übliche oder Angemessene als vereinbart.

Nicht anders liegt die Sache, wenn Berger oder Helfer es übernehmen, ein in Seenoth befindliches Schiff und dessen Ladung zu bergen oder zu retten. Daß die Bergung ohne vorgängige Vereinbarung über die Leistung der Dienste stattfinden kann, kommt hier nicht in Betracht. Ist aber einer oder mehreren Personen die Bergung oder Hülfeleistung übertragen, ohne daß die Höhe der zu leistenden Vergütung gleichzeitig Gegenstand der Vereinbarung war, so gilt auch hier eine übliche oder angemessene Vergütung seitens des die Dienste Annehmenden oder der von ihm vertretenen Personen als zugesichert. Daß besondere Grundsätze aufgestellt sind, nach denen diese Vergütung zu berechnen ist, daß der Anspruch in der Regel von einem Gelingen der Bergungs- oder

Rettungsthätigkeit abhängt, ändert an der rechtlichen Conſtruction dieſes Anſpruchs nichts. Anerkannt iſt, daß die Vergütung liberal, reichlich bemeſſen ſein ſoll, daß ſie der Regel nach eine Entſchädigung für gemachte Aufwendungen an Zeit und Material enthalten ſoll, und ferner eine Belohnung dafür, daß Berger oder Helfer ſich der Thätigkeit ohne ſichere Ausſicht auf Vergütung ſelbſt ihrer Aufwendungen unterzogen haben. Dabei geht das Geſetz davon aus, daß wenigſtens ein Theil der zu berückſichtigenden Umſtände ſich objectiv feſtſtellen läßt, ſo die thatſächlichen Aufwendungen, die verwendete Zeit, die geleiſteten Dienſte, die Zahl der thätig geweſenen Perſonen, der Werth der geborgenen oder geretteten Gegenſtände. Unbeſtimmter dagegen iſt der bewieſene Eifer: er ergiebt ſich aus den zu Tage tretenden Umſtänden; die Gefahr, welcher die thätig geweſenen Perſonen ſich und ihre Fahrzeuge unterzogen haben, ſowie die Gefahr, welche den geborgenen oder geretteten Gegenſtänden gedroht hat. Dieſe Gefahren können objectiv feſtſtehende ſein, wie die Gefahr, welche erfahrungsgemäß mit der Annäherung von großen Schiffen auf hoher See, wie ſie zur Uebernahme der Schlepptaue erforderlich iſt, verbunden iſt; ſie können nur drohende ſein, d. h. ihre Verwirklichung iſt möglich, vielfach in höherem, möglicherweiſe nur in geringerem Maße wahrſcheinlich. Das Geſetz unterſcheidet zwiſchen Gefahren, denen die thätig geweſenen Perſonen ſich und ihre Fahrzeuge unterzogen haben, darunter ſind nur drohende Gefahren in dem eben gekennzeichneten Sinne nicht verſtanden, und die den geborgenen oder geretteten Gegenſtänden drohenden Gefahren, dieſe können ſich nicht verwirklicht haben; es genügt, daß ſie eintreten konnten, daß ihr Eintritt wahrſcheinlich war, wenn keine Hülfe geleiſtet wurde.

Die richterliche Feſtſetzung, wenn eine Verſtändigung nicht erfolgt, hat ſich ſonach ſowohl mit objectiv feſtſtehenden, wie mit dem Gebiete der Wahrſcheinlichkeit angehörenden Factoren zu befaſſen, um zu einem Schlußergebniß zu gelangen, der Feſtſetzung eines angemeſſenen Betrages.

Wenn nun inſoweit dem Belieben der Parteien es überlaſſen iſt, nicht erſt die Beendigung der Bergungs- oder Rettungsthätigkeit abzuwarten, vielmehr durch Abſchluß eines Vertrages die Höhe der zu leiſtenden Vergütung noch während der Gefahr zu

beſtimmen, als ein ſolcher Vertrag nicht an ſich ungültig, ſondern nur anfechtbar ſein ſoll, im Falle daß die zugeſicherte Vergütung ein erhebliches Uebermaß enthält, ſo liegt es am nächſten, davon auszugehen, daß als das dem Uebermaß entgegenſtehende angemeſſene Maß derjenige Betrag anzuſehen iſt, der nach beendeter Gefahr von dem Richter feſtgeſetzt worden wäre, d. h. deſſen Berechnung, wie eben angeführt, theils objectiv feſtſtehende oder doch objectiv zu ermittelnde Umſtände, theils aus den Umſtänden ſich ergebende Wahrſcheinlichkeiten zu Grunde zu legen ſind.

In ſoweit iſt den Ausführungen der mitgetheilten Urtheile beizutreten, daß für die Beurtheilung eines nach Art. 743 anfechtbaren Vertrages die Grundſätze der Art. 744—749 maßgeblich ſein müſſen.

Aber die Urtheile weichen darin ab, daß ſie nicht die Feſtſetzung einer Vergütung für geleiſtete Dienſte als das beim Vertragsabſchluß Gewollte anſehen, ſondern die Feſtſetzung einer Vergütung für die Zuſicherung der Bergungs- oder Hülfeleiſtungsdienſte. Mit anderen Worten: die Urtheile gehen davon aus, der Hülfe Anbietende könne ſein Verſprechen helfen zu wollen, nicht ſeine wirkliche Hülfe, zum Gegenſtand eines Handels machen; der Anſpruch ſtehe ihm zu, wenn er dann überhaupt durch ſeine Dienſte die Bergung oder Rettung bewirke, ohne daß es darauf ankomme, in welcher Weiſe dies geſchehe.

Würde im Geſetz die in erſter Leſung beſchloſſene, von der Redactionscommiſſion willkürlich abgeänderte Faſſung: „Herabſetzung auf das gebührende Maß" ſtehen, ſo würde unſerer Anſicht nach kein Zweifel möglich ſein, daß unter dem gebührenden Maß das in Ermangelung einer Vereinbarung richterlicherſeits feſtzuſetzende Maß zu verſtehen ſei. Denn es gebührt dem Hülfe-Anbietenden die Vergütung nicht ſchon im Momente, in dem er ſeine Hülfe anbietet, beziehentlich ſie zu leiſten verſpricht, ſondern erſt in dem Momente, in welchem ſeine Hülfe von Erfolg geweſen, in dem Schiff und Ladung geborgen oder gerettet ſind. Bis dahin kann höchſtens von einer ſuspenſiv bedingten Verpflichtung geſprochen werden; der Vertrag wird in dem Sinne, daß daraus ein Anſpruch hergeleitet werden kann, erſt perfect mit Beendigung der Bergungs- oder Hülfsthätigkeit.

Wenn die Redactionscommiſſion nun ſtatt der Worte: „ge-

bührendes Maß“ die Worte „das den Umſtänden entſprechende Maß“ ſetzte, und die Geſetzgebungscommiſſion in zweiter Leſung dieſe Aenderung ſtillſchweigend genehmigte, ſo liegt nichts dafür vor, daß eine materielle Aenderung beabſichtigt war. Vielmehr kann nur angenommen werden, daß noch klarer, als die Worte: „das gebührende Maß“ die gewählten Worte bezeichnen ſollten, daß die in Art. 744 genannten, in Art. 746 insbeſondere als berückſichtigenswerth aufgeführten Umſtände des Falles gemeint waren.

Dieſe Umſtände des Falles ſind aber nicht die Umſtände des Vertragsabſchluſſes, ſondern die Umſtände der Vertragsausführung; jedenfalls liegt es viel näher, unter den Umſtänden des Falles die Geſammtumſtände von Beginn bis Beendigung, als nur die Umſtände eines einzigen, des Anfangsmoments, zu verſtehen.

Andere Erkenntnißmittel, den wahren Sinn des Geſetzgebers zu erforſchen, fehlen; da iſt es Pflicht der Geſetzesauslegung, ſich an das Nächſtliegende zu halten, an die Auslegung, die ohne den Vorwurf der Unklarheit oder Unbeſtimmtheit oder Undeutlichkeit am erſten beſtehen kann. Die hier vertretene Auffaſſung reiht ſich an den Wortlaut der folgenden Artikel an, ohne eine Lücke zu laſſen. Hätte der Geſetzgeber wirklich etwas Anderes gewollt, ſo hätte es nur der Einfügung der Worte: „zur Zeit des Vertragsabſchluſſes“ zwiſchen den Worten: „Umſtänden“ und „entſprechende“ bedurft.

Wenn nun ſchon einmal ſprachliche Gründe der auch vom Reichsoberhandelsgericht ſtillſchweigend gebilligten, hier vertretenen Auffaſſung den Vorzug geben, ſo tritt hinzu, daß es ein logiſcher Fehler des Geſetzes ſein würde, unter den „Umſtänden“ zwar dieſelben Umſtände zu verſtehen, die in den weiteren Artikeln aufgeführt werden, aber nicht ſo, wie ſie dort aufgeführt ſind, ſondern mit einer in hohem Maße weſentlichen Veränderung. Oder iſt es etwa keine weſentliche Veränderung, wenn von einem bewieſenen Eifer überhaupt nicht die Rede ſein ſoll, da bei Abſchluß des Vertrages, beſonders wenn dieſer Abſchluß zur Bedingung der Hülfe gemacht wird, ein Eifer überhaupt nicht vorliegt oder doch völlig unberechenbar iſt; wenn geredet wird von vorausſichtlich zu verwendender Zeit, ſtatt von verwendeter Zeit; von vorausſichtlich zu leiſtenden Dienſten, ſtatt von geleiſteten Dienſten; von

vorausſichtlich erforderlichen Aufwendungen, ſtatt von geſchehenen Aufwendungen; von der Zahl der vorausſichtlich thätig werdenden Perſonen, ſtatt von der Zahl der thätig geweſenen Perſonen; von einer Gefahr, welcher dieſelben ihre Perſon und ihre Fahrzeuge vorausſichtlich unterziehen werden, ſtatt von einer Gefahr, welcher ſie ſich und ihre Fahrzeuge unterzogen haben; endlich von dem vorausſichtlich verbleibenden Werth der vorausſichtlich zu bergenden oder zu rettenden Gegenſtände, ſtatt von dem verbliebenen Werth der geborgenen oder geretteten Gegenſtände? Nur die Gefahr, welche den zu bergenden oder zu rettenden Gegenſtänden vorausſichtlich droht, iſt dieſelbe, welche den geborgenen oder geretteten Gegenſtänden gedroht hat, da hier in beiden Fällen nur mit Wahrſcheinlichkeiten gerechnet werden kann.

Man ſieht, von allen feſten Factoren für die Berechnung der Vergütung bleibt nur einer; alle anderen Factoren werden zu Wahrſcheinlichkeitsberechnungs-Factoren. Hätte man da nicht von dem Geſetzgeber erwarten können und müſſen, daß, wenn ſolche weſentlich andere Berechnungsweiſe angeſtrebt werden ſollte, er dies zum Ausdruck gebracht haben würde? Wie leicht hätte dies geſchehen können, etwa durch die Faſſung: das den zur Zeit des Vertragsabſchluſſes vorauszuſehenden Umſtänden entſprechende Maß.

Aber der Geſetzgeber hat zweifellos ſeine triftigen Gründe gehabt, nicht ſolche Beſtimmung zu treffen. Hätte er ſie getroffen, ſo hätte er damit dem Richter, der im Falle der Anfechtung über die Herabſetzung zu entſcheiden hat, allen feſten Boden unter den Füßen fortgezogen und den Nothleidenden, der zum Vertragsabſchluß ſich genöthigt ſah, in eine weſentlich und erheblich ungünſtigere Lage gebracht, als ohne Vertragsabſchluß vorgelegen hätte.

Es iſt in einem Rechtsſtreit, in welchem unter Berückſichtigung mannigfaltiger, durch nur zum Theil feſtſtehende oder mit Sicherheit zu ermittelnde Thatſachen gebildeter Berechnungsfactoren nach billigem Ermeſſen ein Betrag feſtgeſetzt werden ſoll, ſchon mit großen Schwierigkeiten verbunden, das richtige Maß zu finden. Den ſchlagenden Beweis für dieſe Behauptung ergiebt die Thatſache, wie verſchieden, bei Beurtheilung deſſelben Sachverhalts, die Forderung des Bergers oder Helfers, das Angebot des zur Zahlung von Berge- oder Hülfslohn Verpflichteten, der Beſcheid der Strandamts-Aufſichtsbehörde, die Entſcheidungen der verſchiedenen Inſtanzen

ausfallen. Wie unsicher wird nun gar erst eine Schätzung, wenn nicht in Rücksicht gezogen werden soll der Verlauf der Dinge, wie er stattgefunden hat, sondern wie er voraussichtlich stattgehabt haben würde oder möglicher und voraussichtlicher Weise stattfinden konnte! Welche zahlreichen Momente müssen da berücksichtigt werden! Wie viel hängt nicht allein von Windrichtung, Windstärke, Stärke des Seegangs ab, von der Festigkeit der beim Schleppen verwendeten Trossen; wie läßt sich im Voraus berechnen, welchen Schaden etwa ein Zusammenstoß der beiden Schiffe, des helfenden und des nothleidenden, wenn er stattfinden sollte, herbeiführen könnte, wie läßt sich auch nur bei einer auf hoher See unternommenen Hülfeleistung bestimmen, welche Zwischenfälle die unter denkbar günstigsten Auspicien begonnene Rettungsthätigkeit unwirksam machen, den ursprünglich wahrscheinlichen Erfolg nachträglich in Frage stellen können!

Das Reichsgericht geht selbst davon aus: es dürfe Derjenige, der die Nothlage eines Schiffes dazu benutzt, sich vertragsmäßig einen Berge- oder Hülfslohn von bestimmter Höhe auszubedingen, nicht mit rechtlicher Nothwendigkeit besser gestellt sein, als Derjenige, welcher sich der Bergungs- oder Rettungsthätigkeit ohne Vereinbarung unterzieht.

Aber die Anwendung der vom Reichsgericht gebilligten Grundsätze, daß die voraussichtlich eintretenden Umstände zu berücksichtigen sind, führt gerade zum Gegentheil mit rechtlicher Nothwendigkeit.

Die Anfechtung kann naturgemäß erst nach beendeter Bergungs- oder Rettungsthätigkeit geschehen. Ueber das, was der Hülfe-Anbietende thatsächlich im Momente des Vertragsabschlusses vorausgesehen hat, ist ein Beweis nicht zu erbringen. Das, was er vorausgesehen haben will, kann ebensowohl das Ergebniß nachträglicher Ueberlegung als der Erwägung im Momente des Vertragsabschlusses gewesen sein, ja, ist es gewiß in den meisten Fällen thatsächlich. Daraus folgt, daß, insofern die thatsächlichen Vorgänge zwischen Vertragsabschluß und beendeter Bergung oder Rettung nicht ausreichend sein würden, den Vorwurf der Ausbedingung einer übermäßigen Vergütung zu entkräften, nunmehr außer diesen Vorgängen, die, vorausgesehen zu haben, leicht behauptet und nicht widerlegt werden kann, noch eine

andere Menge von Momenten als vorausgesehen behauptet werden, welche sich erfahrungsgemäß wohl hätten ereignen können, aber nur in Folge günstiger Umstände nicht eingetreten seien. Mit anderen Worten, alle eingetretenen günstigen Ereignisse kommen dem Hülfe-Anbietenden zu Gute, alle nicht eingetretenen ungünstigen Ereignisse müssen ihm ebenfalls zu Gute gerechnet werden.

Es kommt noch eins dazu. Das Moment der Voraussichtlichkeit soll nicht etwa ein rein objectives, erforderlichen Falles unter Hinzuziehung von Sachverständigen nach Erfahrungs- und Wahrscheinlichkeitsregeln festzusetzendes Moment sein, sondern wenigstens in erheblichem Maße beeinflußt werden von der subjectiven Auffassung des Hülfe-Anbietenden, oder des Hülfesuchenden, oder Beider.

Ja, darf man sagen, kommt es denn überhaupt vor, daß die beiden Vertragschließenden — von denen der eine, um eine möglichst hohe Forderung stellen zu können, Alles möglichst hoffnungslos anzusehen, der andere, um einen möglichst niedrigen Betrag versprechen zu müssen, seine und des ihm anvertrauten fremden Eigenthums Lage, wenn auch als gefährdet, so doch möglichst günstig darzustellen geneigt ist, — in Wirklichkeit dieselben Umstände voraussehen, und unter gleichmäßiger Berücksichtigung der gleichen Umstände zu einem gleichen Ergebniß über die Angemessenheit der zu fordernden und zuzusichernden Vergütung gelangen? Man weise doch einen einzigen Fall nach, in dem solche Uebereinstimmung nicht nur theoretisch möglich gewesen wäre, sondern auch practisch vorgelegen hat!

In den verschiedenen Urtheilen des Reichsgerichts spielt der aleatorische Character der Bergung und Hülfeleistung eine hervorragende Rolle; aus ihm werden allerlei Folgerungen gezogen. Diese Bezeichnung, wenn auch vielleicht etwas Richtiges in ihr liegen mag, ist unglücklich gewählt. Aleatorische Verträge sind Glücksspiele in der engeren Bedeutung des Wortes. Hier soll nicht das Glück über einen Gewinn entscheiden, sondern aus dem Unglück Anderer Gewinn gezogen werden.

Allerdings zählt der Code civil Art. 1964 unter den aleatorischen Verträgen auch den Assecuranz-Contract, das Darlehen auf Bodmerei, das Spiel und die Wette und den Leibrenten-

Vertrag auf und definirt den aleatorifchen Vertrag als einen gegenfeitigen Vertrag, deffen Wirkungen, was Gewinn und Verluft betrifft, entweder für alle Perfonen oder für eine oder mehrere aus ihnen von einer ungewiffen Begebenheit abhängen.

So werden von Dernburg[1]) in die Kategorie der aleatorifchen oder gewagten Gefchäfte, die im gemeinen Rechte indeß ohne Relevanz fei, unter Anderen Wetten, Hoffnungskäufe, felbft Verficherungsverträge gezählt, und als ihnen mit dem Spiel gemeinfam ein Wagniß bezeichnet, da dadurch Exiftenz und Umfang eines Anfpruchs von ungewiffen Eventualitäten abhängig gemacht werde, ohne daß dies auf die Gegenleiftung einen Einfluß habe.

Das Preußifche Landrecht I, 11, § 527 zählt zu den gewagten oder aleatorifchen Gefchäften Verficherungsverträge, Lotterien, den Hoffnungskauf, und in gewiffem Maß den Kauf künftiger Sachen, Altentheilsverträge, Leibrenten, Spiel und Wette.[2])

Indeß weift fchon Befeler[3]) darauf hin, daß die in neueren Gefetzbüchern unter der Bezeichnung gewagte oder aleatorifche Gefchäfte, bei denen der Erfolg des Gefchäfts mit Rückficht auf die Ungewißheit der von der einen oder beiden Seiten übernommenen Leiftung vom Zufall abhängt, beliebte, auch von der neueren gemeinrechtlichen Theorie angeeignete Eintheilung für die Rechtswiffenfchaft ohne Werth fei; ja fie wirke auf die unbefangene Würdigung der betreffenden Lebensverhältniffe leicht verwirrend ein. Dies trifft auch hier zu.

Gegen die Hineinziehung der Bergung und Hülfeleiftung in die aleatorifchen Verträge erheben fich gewichtige Bedenken. Zunächft foll bei den aleatorifchen Verträgen der Zufall entfcheiden, auf welcher Seite fich aus dem Vertrag fchließlich ein Gewinn oder Verluft ergiebt.[4]) Bei der Bergung und Hülfeleiftung kann zwar der Zufall, beziehungsweife genauer gefagt, von dem Willen der Betheiligten unabhängige Verhältniffe, mitwirken, aber maßgeblich ift in erfter Linie, ob die übernommene oder unternommene Arbeit des Bergers oder Helfers von Erfolg ift. Sie kann ohne

---

[1]) Dernburg, Pandekten Bd. 2 § 104.

[2]) Dernburg, Lehrbuch des Preußifchen Privatrechts Bd. 2 § 158.

[3]) Befeler, Syftem des gemeinen deutfchen Privatrechts, 3. Aufl. § 111 S. 462.

[4]) Siehe auch Gruchot, Beiträge zur Erläuterung des Preußifchen Rechts Bd. 12 S. 170.

Erfolg sein, weil seine Kräfte und Hülfsmittel sich als unzureichend herausstellen: sie kann nicht zum Ziele führen, weil die gefährdeten Gegenstände auch mit Aufwand aller Hülfsmittel nicht mehr zu retten sind und dem Untergang verfallen; sie kann schließlich auch durch Zufall wirkungslos gemacht werden.

Die aleatorischen Verträge pflegen meist Gegenstand freier Vereinbarung zu sein, nicht dagegen die hier vorliegenden Verträge.

Bei der Bergung und Hülfeleistung geht das Gesetz davon aus, daß, wenn während der Gefahr ein Vertrag über die Höhe des Berge- oder Hülfslohns geschlossen ist, derselbe anfechtbar sein soll, sofern er ein erhebliches Uebermaß enthält. Das mit der Uebernahme der Bergungs- und Rettungsthätigkeit für Berger und Helfer verbundene Risico braucht nicht durch ein entsprechendes Gegenleistungsversprechen entgolten zu werden, da das Gesetz selbst die Gegenleistung in ausreichender Weise verspricht.

Endlich aber ist der Ausgang der Bergungs- oder Hülfsthätigkeit nicht etwa für den Einen gewinnbringend, für den Andern verlustbringend, vielmehr treten Beide in die gleiche Gefahrsgemeinschaft ein, insofern die Rettung für den bisher Gefährdeten einen Vortheil darstellt, für den Andern den Anspruch auf Berge- oder Hülfslohn begründet, der Mißerfolg aber gleichzeitig den Anspruch zerstört.

Zweifellos hat denn auch der Hülfesuchende, der den Vertrag abschließt, die Absicht, für die zu leistende Thätigkeit und den durch sie herbeigeführten Erfolg eine Vergütung zu versprechen, in dem Bewußtsein, daß diese Vergütung nicht nur eine Vergütung für die Thätigkeit als solche ist, sondern auch eine Prämie, Belohnung dafür, daß sie überhaupt und mit dem Risico, leer auszugehen, geleistet wird. Nichts Anderes darf die Absicht des Hülfe-Anbietenden sein, wenn es sich eben nicht um eine unbillige Ausbeutung handeln soll.

Das Reichsgericht nimmt an:

Das Gesetz trage dem aleatorischen Character der Bergung und Hülfeleistung Rechnung und behalte den Grundsatz des Art. 286 auch bei der vertragsmäßigen Festsetzung des Berge- und Hülfslohns im Allgemeinen bei; denn andern Falls würde es bei Eintritt nicht vorausgesehener ungünstiger Umstände auch dem

Berger oder Helfer auf Erhöhung der vertragsmäßig festgesetzten Vergütung gewähren.

Daß unter Umständen auch von den Bergern oder Helfern ein Vertrag angefochten werden kann, ist bereits erörtert worden. Das Gesetz braucht darüber keine Bestimmung zu treffen, da sich solche Anfechtung aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen trotz Anerkennung der Vertragsfreiheit ergeben kann.

Daß das Gesetz indeß nicht lediglich aus dem Grundsatz der Vertragsfreiheit heraus dem Berger oder Helfer die Anfechtung in der Regel versagt und sie nur dem Gegencontrahenten gewährt, entspricht der Absicht des Gesetzes, dem in Noth befindlichen und daher der Gefahr der Ausbeutung durch Nöthigung zu einem nachtheiligen Vertrage ausgesetzten Contrahenten zu helfen. Dieser kann in vielen, wenn nicht in den meisten Fällen, nicht andere Hülfe erhalten, wenn er nicht auf die Forderung des Vertragsabschlusses eingeht. Der Berger und Helfer unterliegt aber keinerlei Zwang, überhaupt einen Vertrag über die Höhe des Berge- oder Hülfslohns zu schließen, da er nach dem Gesetze auch ohne solchen Vertrag einen angemessenen und reichlichen Lohn und Entschädigung erhalten soll. Auf ihn findet daher das Sprichwort Anwendung: Wer Andern eine Grube gräbt, fällt selbst hinein. Er verdient weder Mitleid noch Hülfe. Das gilt auch von dem seltenen Fall, daß etwa der Hülfsbedürftige auf den vorgängigen Abschluß eines Vertrages bestanden haben sollte; denn ihm steht das Recht zu, seinerseits zu bestimmen, wieviel er für die ihm angebotene Hülfe bezahlen will: der Berger oder Helfer, der dabei nicht seine Rechnung zu finden glaubt, kann ohne Nachtheil alsdann auf die Bergung oder Hülfeleistung verzichten.

Das Reichsgericht will den aleatorischen Character der Bergung und Hülfeleistung dadurch gewahrt wissen, daß es den Berger oder Helfer nicht für berechtigt erachtet, solche Gefahren, Aufwendungen und Verluste, welche nur mit mehr oder weniger Grund zu befürchten seien, nach der schlimmsten Eventualität zu veranschlagen, welche möglicher Weise eintreten könnte.

Das läßt sich hören bei einem Versicherungsgeschäft, wenn es sich um die Berechnung der Prämie handelt, die gegen Uebernahme des Risico, einen Schaden ersetzen zu müssen, bezahlt wird, vor Allem, wenn die in Betracht kommende Versicherung

nur ein Glied in der Reihe von gleichartigen Verficherungsvertrags-abfchlüffen deffelben Verficherers bildet.

Wer überhaupt als berechtigt erachtet wird, feine Thätigkeit abhängig zu machen von einer Vergütung, deren Höhe nach vorausfichtlich eintretenden Möglichkeiten, nicht nach Wahrfcheinlichkeiten, berechnet wird, dem kann man auch nicht verwehren, die fchlimmfte Eventualität zu Grunde zu legen. Nicht in der Ausbedingung einer Vergütung auf Grund folcher Eventualitäten liegt das den Gegencontrahenten Verletzende, fondern in der Geltendmachung diefer Vergütung, obwohl die Eventualitäten nicht eingetreten find.

Eine Prämie oder Belohnung für den Berger oder Helfer kann immerhin hoch fein, es liegt durchaus fern, die Verdienftlichkeit der Bergung und Hülfeleiftung herabzufetzen. Aber zwifchen einem hohen Lohn für geleiftete Thätigkeit und einer ungerechtfertigten Bereicherung dadurch, daß eine Vergütung verlangt wird und bezahlt werden muß, die bona fide wegen eines zu befürchtenden Verluftes beanfprucht und verfprochen wurde, deren es aber nicht bedarf, um nachher einen Verluft abzuwenden, liegt ein himmelweiter Unterfchied. Es wird darum dem H. O. L. G. beigepflichtet werden können, wenn es den Anfpruch auf Bezahlung der nach der Penalty-Claufel event. verwirkten 4500 Pfund Sterling davon abhängig macht, daß folche wirklich bezahlt werden müffen. Das Uebermaß liegt nicht in dem Ausbedingen bei Abfchluß des Vertrages, wenn der Hülfeleiftende der Meinung war, daß folche Zahlung werde geleiftet werden müffen, fondern darin, daß der Anfpruch bedingungslos feftgehalten wird, auch wenn er fich nachher als unbegründet herausftellt. Die Auffaffung des H. O. L. G. entfpricht zweifellos dem natürlichen Rechtsgefühl; davon abzugehen, rechtfertigt fich nur, fofern das Gefetz dies gebieterifch verlangt. Das Letztere nimmt denn auch das Reichsgericht, allerdings ohne hinreichenden Grund, an.

Zunächft erblickt es in dem fpäteren Verzicht oder der anderweitigen fpäteren Befreiung von dem Penalty-Anfpruch einen dem Hülfeleiftenden günftigen Zufall, nicht aber eine ungerechtfertigte Bereicherung. Es ift nicht zu erfehen, worin das Moment des Zufalls gefunden werden foll, es fei denn, daß man den Ausfall einer gerichtlichen Entfcheidung in einer rechtlich zweifelhaften Sache als Zufall betrachten wollte. Sodann aber fehlt es an der

Begründung dafür, warum nicht ein solcher Zufall mindestens ebenso dem Hülfesuchenden zu Gunsten kommen sollte, wie dem Hülfeleistenden, da doch die Vertragschließenden darum den Betrag des Hülfslohns so hoch festsetzten, weil sie davon ausgingen, dieser Betrag müsse auf Grund des Penalty-Anspruchs so hoch beziffert werden. Geht man davon aus, daß die Belohnung für Bergung und Hülfeleistung deshalb den Eigenthümern von Schiff und Ladung obliegt, weil durch die Thätigkeit ihre Negotia utiliter gerirt sind, und daß in erster Linie bei der Negotiorum gestio nützliche Aufwendungen ersetzt, und Befreiung von eingegangenen Verpflichtungen geleistet werden soll, so ergiebt sich, daß zur Befreiung von solchen Verpflichtungen des Negotiorum gestor nur dann eine Verpflichtung des Dominus negotii existirt, wenn solche Verpflichtungen des Negotiorum gestor wirklich bestehen. Anders würde die Frage nur liegen, wenn die Gültigkeit der angenommenen Verpflichtung feststeht, und der Gläubiger, um den Schuldner zu beschenken, einen Erlaß vorgenommen hat.

Weiter wendet das Reichsgericht ein: Bei Prüfung, ob ein Vertrag anfechtbar sei, erscheine es geboten, der von den Contrahenten in einer bestimmten Summe festgesetzten Vergütung einen von vornherein völlig bestimmten Betrag zu substituiren. Es könne dahin gestellt bleiben, ob bei einer in Ermangelung einer Vereinbarung eintretenden richterlichen Thätigkeit die bedingt ausgesprochene Verpflichtung zuläsig sei.

Es erscheint diese Argumentation als Quaestio principii. Daß der Wortlaut des Gesetzes einer bedingten Verurtheilung nicht im Wege steht, bedarf wohl keiner Ausführung. Processual dürfte nichts dagegen einzuwenden sein, daß auf eine Befreiung von Ansprüchen erkannt wird. Ein solcher Anspruch kommt im geltenden Recht vielfach vor, z. B. wenn der Bürge auf Freihaltung gegen den Schuldner, der Mandatar gegen den Mandanten bezüglich der in Folge des Mandats übernommenen Verpflichtungen klagt. Ob in solchem Falle der Urtheilstenor dahin geht: der Beklagte wird verurtheilt, den Kläger von dem Anspruch des Dritten frei zu halten, oder dahin: der Beklagte wird verurtheilt, dem Kläger Dasjenige zu ersetzen, was der Kläger dem Dritten zahlen muß, ist materiell ziemlich gleichbedeutend. Aus dem Verhältniß des Bergers oder Helfers zu den Eigenthümern von Schiff

und Ladung ift ebenfalls kein dagegen fprechender Grund zu entnehmen.

Man könnte vielleicht den Einwand erheben, folche Anfprüche müßten mit thunlichfter Befchleunigung klar geftellt werden. Gewiß ift das erwünfcht, aber es kann nicht dazu führen, daß unbegründete Anfprüche dadurch zu begründeten werden. Dem Berger oder Helfer fteht es in folchem Falle zweifellos frei, von dem Dritten, deffen Anfpruch er befürchtet, eine Erklärung zu verlangen, und wenn fie ihm nicht oder in nicht befriedigender Weife gegeben wird, in Gemäßheit § 231 C. P. O. eine Feftftellungsklage anzuftrengen, da fein rechtliches Intereffe an der alsbaldigen Feftftellung des Beftehens oder Nicht-Beftehens des Anfpruchs durch die Abhängigkeit feines durch Pfandrecht gefchützten Anfpruchs auf Berge- oder Hülfslohn von dem Beftehen oder Nicht-Beftehen des Anfpruchs des Dritten zum Theil abhängt.

Practifch pflegt in vielen Fällen das Pfandrecht oder Zurückbehaltungsrecht fchon vor Feftftellung des Anfpruchs auf Berge- und Hülfslohn durch Sicherheitsleiftung befeitigt, und wenn unter Schiffseigenthümer und Ladungsbetheiligten eine Havariegroffe-Vertheilung ftattzufinden hat, auch unter ihnen durch Sicherftellung in Gemäßheit Art. 733 erledigt zu werden.

Was nun bei der in Ermangelung eines Vertrages eintretenden Thätigkeit zuläffig erfcheinen muß, das kann unbedenklich auch bei Herabfetzung eines Uebermaßes der zugeficherten Vergütung gefchehen, fobald man den vom Reichsgericht eingenommenen Standpunkt verläßt, daß der Richter feftzufetzen habe, wieviel im Zeitpunkt des Vertragsabfchluffes vereinbart werden durfte, und davon ausgeht, daß in Betracht komme, wieviel nach beendeter Bergungs- oder Rettungsthätigkeit zu zahlen ift.

Während das Reichsgericht fich ausfchließlich auf den Standpunkt des Bergers oder Helfers geftellt hat, um von diefem aus zu beurtheilen, wieviel zur Zeit des Vertragsabfchluffes gefordert werden durfte, ftellt das Landgericht Hamburg in dem Fall Vereinigte Bugfir-Dampffchiff-Gefellfchaft gegen Rob. M. Sloman jr. „Coronilla" fich auf den Standpunkt, es müffe ebenfo geprüft werden, wie fich die Umftände zur Zeit der Abmachung dem Hülfeleiftenden darftellten. Dies ift gewiß eine logifche Fortentwickelung der vom Reichsgericht aufgeftellten Grundfätze; find

diefe aber nicht haltbar, fo können fie es auch durch die Fortentwickelung nicht werden. Wenn es darauf ankommen foll, wieviel der Hülfefuchende vernünftiger Weife zubilligen kann, ohne das Intereffe des Rheders und der Ladungsintereffenten zu verletzen, fo ift keine Grenze abzufehen, wie weit das vernünftige Ermeffen den Hülfefuchenden treiben darf, wenn er vor der Wahl fteht, Alles zu verlieren, oder die unter der Bedingung der Zahlung eines übermäßigen Lohnes angebotene Hülfe anzunehmen. Wenn fchon die während der Seenoth abgegebenen Erklärungen des Hülfefuchenden unverbindlich fein und der Anfechtung unterliegen follen, fo muß confequenter Weife auch die Auffaffung des Hülfefuchenden, was im Augenblick des Vertragsabfchluffes angemeffener Weife verfprochen werden durfte, unverbindlich fein. Dabei müßte aber ferner, wenn man der Auffaffung des Landgerichts beipflichten wollte, daran feftzuhalten fein, daß die Anficht des Hülfefuchenden bezüglich der verfchiedenen fchließlich die Lohnfeftfetzung beftimmenden Momente auch wirklich vorhanden war. Das trifft in vielen Fällen gewiß nicht zu; vielmehr wird der wirklich vorhandenen Anficht fubftituirt eine Anficht, die der Hülfefuchende nach den Umftänden hätte haben können. Die vom Landgericht hervorgehobene geringere oder größere Wahrfcheinlichkeit des Erfolges kann aber auch nach den Grundfätzen des Reichsgerichts nicht von fo wefentlicher Bedeutung fein. Sie ift fchließlich nur die Kehrfeite der dem Schiff oder der Ladung drohenden Gefahren. Sind diefe groß, fo ift die Wahrfcheinlichkeit gering; find fie gering, fo ift die Wahrfcheinlichkeit groß. Die Berückfichtigung der geringen Wahrfcheinlichkeit eines Erfolges, fofern die Hülfskräfte der Berger oder Helfer ausreichen, ift daher geeignet, ebenfo zu wirken, wie wenn die Gefahr doppelt fo hoch veranfchlagt würde, als fie fich nach den thatfächlichen Umftänden darftellt. Die Berückfichtigung großer Wahrfcheinlichkeit eines Erfolges wird dagegen nur felten auf den Berger oder Helfer beftimmend dahin wirken, fich mit einem geringeren Lohn zufrieden zu geben.

Daß in dem Falle Gläfke & Hennings gegen B. Wencke Söhne („Elfrieda"-„Kalliope") das Reichsgericht auch die Beftimmmungen der Art. 748 und 749 bezüglich der Befchränkung des Berge- und Hülfslohns bei Anfechtbarkeit eines Vertrages für anwendbar erachtet hat, ift zu billigen, wenngleich die Auffaffung des

Hanseatischen Oberlandesgerichts, die die Parteivereinbarung von solchen Beschränkungen, wenn im übrigen der Vertrag unanfechtbar erscheint, befreiet wissen will, nur als consequente Weiterbildung des Urtheils des Reichsgerichts erscheint. Kommt es nur auf die Umstände zur Zeit des Vertragsabschlusses an, so lassen sich sehr wohl Fälle denken, in denen die Lage des gefährdeten Schiffs vom Standpunkt des Hülfesuchenden jedes Opfer, selbst wenn den Eigenthümern von Schiff und Ladung nur verhältnißmäßig wenig verbleibt, gerechtfertigt erscheinen läßt, besonders wenn mit Sicherheit erhebliche Aufwendungen für das hülfeleistende Schiff zu erwarten sind, die bei Beschränkung auf des gesetzliche Maximum nicht gedeckt werden können. Jedoch, so lange solch ein Maximum gesetzlich besteht, — mag auch vom Standpunkt des Gesetzgebers manches dagegen einzuwenden sein — darf der Vertrag nicht dazu mißbraucht werden, die gesetzlichen Maximalgrenzen zu überschreiten.

Immerhin kann auch dieser Fall zeigen, daß die Grundsätze des Reichsgerichts, es sei nur auf die Umstände zur Zeit des Vertragsabschlusses, und zwar nach der subjectiven Auffassung, zu sehen, nicht zutreffend sind. Man setze statt der Quote, die im vorliegenden Fall vereinbart war, den ihr entsprechenden Betrag, und nehme den Fall, daß der Werth des Schiffs und der Ladung zur Zeit des Vertragsabschlusses ein wesentlich höherer gewesen sei, als zur Zeit der Beendigung der Bergungs- und Hülfsthätigkeit, so kann sehr wohl der vereinbarte Betrag des Berge- oder Hülfslohns zur Zeit des Vertragsabschlusses innerhalb der gesetzlichen Maximalgrenzen liegen, sich aber, wenn es zur Erfüllung des abgeschlossenen Vertrages nach beendeter Bergung oder Rettung kommen soll, als die Maximalgrenze übersteigend, darstellen.

Als Beispiel diene der Fall, daß das Schiff während der Rettungsthätigkeit durch Zusammenstoß Beschädigung erleidet, die Ladung durch eindringendes Seewasser verdorben, werthlos oder doch minderwerthig wird.

Soll da das Risico der Werthverminderung von dem Hülfesuchenden, beziehentlich den Eigenthümern von Schiff und Ladung getragen werden, da der Vertragsabschluß den Umständen zur Zeit des Abschlusses entsprach? Und wie, wenn thatsächlich Schiff und

Ladung zur Zeit des Vertragsabſchluſſes einen geringeren Werth darſtellten, als der Hülfeanbietende und der Hülfeſuchende oder einer von ihnen annahm? Soll auch da die gutgläubige Annahme, daß der Betrag des Berge- oder Hülfslohns ſich innerhalb der Grenzen des Geſetzes halte, ausſchlaggebend ſein oder nicht? Die Logik des reichsgerichtlichen Urtheils führt nach dem Erkenntniß in Sachen Eichmann gegen Sloman dahin, dem Berger oder Helfer den höheren Werth zuzuſprechen, nach dem Erkenntniß in Sachen Gläſke & Hennings gegen B. Wencke Söhne, ihn zu verſagen.

Zu einer weiteren Bemerkung giebt die Ausführung des H. O. L. G. in derſelben Sache Veranlaſſung:

Wenn der Schiffer des nothleidenden Schiffes daſſelbe als intact angeſehen hätte, beziehungsweiſe, wenn das Schiff ſich in keiner Nothlage befunden hätte, ſo würde der Schiffer deſſelben argliſtig gehandelt haben, indem er mit der ſtillen Abſicht, den zu ſchließenden Vertrag jedenfalls anzufechten, durch die Zuſage der verlangten Vergütung den Führer des hülfeleiſtenden Schiffs zur Hülfeleiſtung verleitet habe.

Die beiden durch „beziehungsweiſe" verbundenen Vorderſätze ſtellen offenbar etwas verſchiedenartiges dar, wenn nicht mit dem zweiten geſagt ſein ſoll: wenn der Schiffer angenommen hätte, das Schiff befinde ſich in keiner Nothlage.

Wie früher entwickelt, kommt es für die Frage, ob Bergung oder Hülfeleiſtung in Seenoth vorliegt, auf die Anſicht der Contrahenten, die einen Vertrag ſchließen, nicht an. Liegt objectiv Seenoth vor, ſo fällt jeder, während der Gefahr geſchloſſene Vertrag in den Bereich der Beſtimmungen des Art. 743. Liegt ſie nicht vor, ſo iſt der Vertrag unanfechtbar, ſelbſt wenn die Contrahenten ihn für anfechtbar gehalten haben. Wenn alſo keine „Nothlage" vorliegt, iſt der Vertrag unanfechtbar, auch wenn der Schiffer ihn ohne Argliſt geſchloſſen hat. Die Frage iſt nun, ob das, was das H. O. L. G. in dieſem Falle als „Argliſt" bezeichnet, ein Anfechtungsrecht, wenn es ſonſt begründet ſein würde, ausſchließt. Wir glauben: nein. Die Argliſt wird gefunden in der ſchon beim Vertragsabſchluß vorhandenen ſtillen Abſicht, den Vertrag anzufechten; ob „jedenfalls" anfechten, wie das H. O. L. G. ſagt, oder nur gegebenen Falls, wenn ſich nachträglich der

Betrag [illegible] nach dem [illegible]

[illegible] Anfechtungs- [illegible] scheint doch [illegible] Anfechtbarkeit [illegible] dieser [illegible] vorausgesetzt [illegible] Gefahr einen [illegible] er schließt [illegible] Will man nun [illegible] Ansicht an- [illegible] das Andere, oder [illegible] wird sich [illegible] schön ist, [illegible] gehört dem [illegible] halten [illegible] garnicht an- [illegible] zu wollen. An- [illegible] Nebenbei, [illegible] während der [illegible] der Glaube [illegible] eines Irrthums, [illegible] „[illegible]" [illegible] Hülfeleistung [illegible] Vor allem aber [illegible] Personen, deren [illegible] Anfechtung zu versagen, weil [illegible] Anfechtungs- [illegible] habe.

In der Entscheidung in Sachen Vereinigte Bugsir-Dampfschiff-Gesellschaft gegen Führmann erörtert das Reichsgericht die Ratio der Bestimmung des Art. 743, indem es davon ausgeht, der während der Seenoth geschlossene Vertrag sei einem erzwungenen gleichzustellen. Es giebt zu, man könne geneigt sein, aus der Fassung des Art. 590 des Preußischen Entwurfs zu folgern, das Gesetz habe eine Untersuchung darüber, ob etwa im einzelnen Falle subjectiv für den Hülfesuchenden eine Beeinflussung seines Willens durch die vorhandene Gefahr nicht vorgelegen habe,

überhaupt ausſchließen wollen. Indeß widerlegt das Reichsgericht ſelbſt dieſe Annahme, indem es in der geſetzlichen Beſtimmung lediglich eine Beweisnormirung findet, daß bis zum Beweis des Gegentheils angenommen werden müſſe, es ſei der freie Wille thatſächlich beeinflußt geweſen. Das Reichsgericht glaubt dem Berger oder Helfer mit einer Exceptio doli zu Hülfe kommen zu müſſen, gegenüber dem Hülfeſuchenden, der ſich der drohenden Gefahr garnicht bewußt geweſen ſei.

Auch in dieſen Ausführungen können wir dem Reichsgericht nicht beiſtimmen. Das Geſetz kennt nur objective Vorausſetzungen: das Vorhandenſein der Gefahr während des Vertragsabſchluſſes, das Uebermaß der zugeſicherten Vergütung.

Ob der Wille des Hülfeſuchenden beeinflußt worden iſt, iſt ein durchaus interner Vorgang. Wollte das Geſetz auf dieſen Willen Gewicht legen, ſo hätte dies im Geſetz zum Ausdruck gebracht werden müſſen. Auch wer die Sachlage im Augenblick des Vertragsabſchluſſes klar erkennt, wer ſich bewußt iſt, daß Hülfe für einen anderen Preis,, als zu dem ſie ihm angeboten wird, nicht zu haben iſt, handelt unter dem Einfluß der Gefahr; ſie iſt für ihn beſtimmend, nicht nur überhaupt einen Vertrag abzuſchließen, ſondern ihn auch ſo abzuſchließen, wie das Angebot von der anderen Seite erfolgt. Mag der Hülfeſuchende die Lage von Schiff und Ladung als gefährlich anſehen oder nicht, es bleibt in beiden Fällen die Thatſache von ausſchlaggebender Bedeutung, daß die Lage eine gefährliche war.

Aber auch die ganze Grundlage: die Präſumption des Zwanges, der Willensbeeinfluſſung, iſt im Geſetz nicht zum Ausdruck gebracht. Wenn auch die Erfahrung, daß vielfach der Wille beeinflußt worden ſei, für den Geſetzgeber beſtimmend geweſen ſein mag, ſo iſt doch der Geſetzeswille von dieſen Motiven des Geſetzgebers losgelöſt und ſteht unabhängig von ihnen da. Wir glauben das Geſetz richtig auszulegen, wenn wir daſſelbe ſo umſchreiben: Wo immer noch während der Gefahr, mag ſie als ſolche erkannt ſein oder nicht, ein Vertrag über die Höhe des Berge- und Hülfslohns geſchloſſen worden iſt, hat dieſer Vertrag nur dann auf rechtlichen Beſtand Anſpruch, wenn der zugeſicherte Betrag, mag die Zuſicherung freiwillig, oder in der Beſorgniß, andernfalls die erforderliche Hülfe

nicht zu erhalten, ertheilt sein, den Umständen, wie sich dieselben nach beseitigter Gefahr darstellen, ganz oder doch annäherungsweise in dem Sinne entspricht, daß der Richter auch ohne Vorliegen des Vertrages auf den gleichen oder doch einen annähernden Betrag an der Hand der für die in Ermangelung eines Vertrages zu treffenden Festsetzung getroffenen gesetzlichen Bestimmungen erkannt haben würde. Die Rechtsbeständigkeit eines solchen Vertrages kann von den Eigenthümern von Schiff und Ladung angefochten, und dadurch die Herabsetzung auf den nach dem Vorstehenden angemessenen Betrag herbeigeführt werden, mag auch diejenige Person, welche den Vertrag abgeschlossen hat, von vornherein die Absicht, den Vertrag anzufechten, gehabt haben, mag sie zur Zeit des Vertragsabschlusses oder auch später noch den Betrag für angemessen halten oder nicht.

---

§ 34. Gesetzgebung und Rechtsprechung ausländischer Staaten und Gerichte.

Von besonderem Interesse ist es gerade bei der Frage nach der Gültigkeit oder Anfechtbarkeit eines in Seenoth oder während der Gefahr geschlossenen Vertrages über die Höhe der Vergütung, einen Blick auf die ausländische Gesetzgebung und Rechtsprechung zu werfen. [1])

Von den neueren Gesetzgebungen hatte das portugiesische Handelsgesetzbuch von 1833 Art. 1608 jeden Vertrag, jede Transaction oder jedes Versprechen über Hülfs- oder Bergegelder für nichtig erklärt, wenn sie auf hoher See, oder zur Zeit der Strandung mit dem Capitain oder einem anderen Offizier bezüglich des Schiffs oder der Güter, welche sich in Gefahr befanden, geschlossen worden sind. Nach Beendigung der Gefahr werden freundschaftliche Vereinbarungen oder Vergleiche zugelassen, die jedoch für die Eigenthümer, Consignatäre oder Versicherer nicht bindend sind, wenn diese nicht ihre Zustimmung geben. [2])

---

[1]) Vergl. Burchard im Jahrbuch der Internationalen Vereinigung S. 625 ff.

[2]) Borchardt, Bd. 4 S. 307.

Hiermit im Uebrigen übereinſtimmend äußert ſich das niederländiſche Wetboek van Koophandel Art. 568, nur mit dem Unterſchiede, daß nicht ſchon das Geſetz ſolche Verträge für nichtig erklärt, ſondern daß ſie durch den Richter modificirt oder für nichtig erklärt werden können.[1])

Das neue portugieſiſche Handelsgeſetzbuch vom 28. Juni 1888 ſchließt ſich dagegen enger an die Beſtimmungen des deutſchen Handelsgeſetzbuchs an, wenn es Art. 684 beſtimmt, daß alle Verträge, welche, ſolange die Gefahr dauert, getroffen werden, wegen Uebervortheilung angefochten und durch das zuſtändige Gericht ermäßigt werden können.[2])

Der italieniſche Codice per la marina mercantile ſpricht in Art. 127 aus, daß keine Vereinbarung oder Verſprechen von Lohn für Hülfeleiſtung zur Rettung, ſowohl des Schiffs wie der Perſonen oder Waaren, verbindlich ſein ſoll, wenn geſchloſſen oder gegeben auf hoher See oder im Augenblick der Gefahr.

Der Text ſcheint darauf hinzuweiſen, daß es nur auf den Nachweis der einen oder der anderen Alternative ankomme, ob nämlich das Verſprechen abgegeben, oder der Vertrag geſchloſſen ſei auf hoher See oder im Augenblick der Gefahr. Indeß die Auslegung, die der Caſſationshof in Turin in einem Urtheil vom 14. Januar 1887[3]) gegeben hat, geht dahin, daß es ſich nicht um zwei Arten von Vereinbarungen handele, ſondern nur um eine einzige, und daß daher einer ſolchen Vereinbarung die Einrede der Nichtigkeit nur dann entgegengeſetzt werden könne, wenn ſie nicht nur auf hoher See, ſondern Angeſichts einer wirklichen oder drohenden Gefahr erfolgt ſei. Abweichender Meinung Benfante, § 77 S. 119 u. 120, welcher die Geſetzesbeſtimmung gegen den Vorwurf mangelhafter Redaction vertheidigt.

Das ältere norwegiſche Geſetz vom 24. März 1860 § 91[4]) beſtimmt: Selbſt dann, wenn ein Uebereinkommen in Betreff des Bergelohns getroffen iſt, kann das Gericht auf Antrag des Schiffers oder des Eigenthümers des geborgenen Gutes durch ſeinen Ausſpruch deſſen Betrag anderweitig feſtſtellen, wenn nämlich das

[1]) Borchardt, Bd. 3 S. 738.

[2]) Borchardt, Nachtrag I S. 187.

[3]) Autran, Bd. III S. 374, Clunet, Bd. 15 (1888) S. 430.

[4]) Goldſchmidt, Ztſchr. f. d. g. H.-R. Bd. 6 S. 303.

Uebereinkommen vor, während oder innerhalb 24 Stunden nach der Bergung geschlossen ist und besonders unbillige Bestimmungen enthält.

Die neueren Seegesetze Schwedens, Dänemarks und Norwegens stehen übereinstimmend auf dem Standpunkt der Anfechtbarkeit, wenn auch mit geringen Unterschieden.

Der gemeinschaftliche Entwurf bestimmte, daß, wenn während der Noth eine Uebereinkunft über Bergelohn getroffen wird, Derjenige, der den Bergelohn bezahlen soll, binnen zwei Monaten nach Abschluß der Uebereinkunft gerichtliche Entscheidung verlangen kann, wenn die bedungene Vergütung das, was angemessen erscheint, bedeutend übersteigt.

Ebenso ist eine während der Noth getroffene Uebereinkunft, durch welche die Entscheidung über den Belauf des Bergelohns der gerichtlichen Prüfung entzogen wird, für den, der Zahlung leisten soll, nicht bindend, wenn er binnen vierzehn Tagen nach Abschluß der Uebereinkunft dieselbe „aufsagt".

Das schwedische Seegesetz vom 12. Juni 1891 spricht noch deutlicher als der Entwurf aus, daß ein vom Befehlshaber, d. h. Schiffer, Rheder oder Ladungseigner, geschlossener Vertrag nicht nur von diesen selbst als Vertragschließenden, sondern von Demjenigen, dem die Zahlung obliegt, daher auch z. B. von dem Versicherer, der gerichtlichen Nachprüfung unterbreitet werden kann, ohne daß diese Nachprüfung an eine bestimmte Frist gebunden ist. Selbst eine während der Noth geleistete Zahlung kann noch innerhalb 6 Monate nach erfolgter Zahlung angefochten werden. Nichtig ist jede Abmachung, nach welcher die Bestimmung des Belaufs des Bergelohns durch Schiedsrichter oder auf andere Weise anstatt durch das Gericht geschehen soll. Dieser letzte Satz ist indeß durch Gesetz vom 25. Mai 1894 dahin abgeändert, daß solches Uebereinkommen für den, der Zahlung leisten soll, nicht bindend ist, sofern er binnen vierzehn Tagen nach Abschluß der Uebereinkunft den Bergern gegenüber dieselbe aufsagt.

Durch das Gesetz vom 25. Mai 1894 ist eine Uebereinstimmung mit den in Norwegen und Dänemark getroffenen Bestimmungen herbeigeführt. In beiden Ländern kann ein Vertrag über Entscheidung durch ein Schiedsgericht binnen vierzehn Tagen nach Abschluß angefochten werden.

Dagegen knüpfen, abweichend von dem schwedischen Gesetz, Norwegen und Dänemark die Anfechtung des Vertrages über den Belauf des Bergelohns an eine Frist, und zwar Norwegen an eine solche von vierzehn Tagen, Dänemark an eine von zwei Monaten, anfangend mit dem Zeitpunkt, in dem das Gerettete in den Hafen gebracht ist.

Nach dem finländischen Seerecht vom 9. Juni 1873 § 166 gilt das Folgende: Hat Jemand bei einem Unglücksfalle einen Vertrag über einen bestimmten Bergelohn, der übertrieben und unbillig ist, geschlossen, und stellt sich heraus, daß der Eigenthümer während der Gefahr nothgedrungen seine Zustimmung ertheilt hat, so ist solche Abrede ungültig, und mag das Gericht ohne Rücksicht auf dieselbe prüfen und den Bergelohn nach den darüber getroffenen Bestimmungen festsetzen. Wenn aber behauptet wird, daß die Bergung ungewöhnliche Kosten verursacht hat, so ist der Berger schuldig, den Beweis solcher Behauptung zu erbringen.

Nach einer von dem Rigaer Gericht am 10. December 1876 getroffenen, in der Berufungsinstanz in St. Petersburg am 19. April 1878[1]) bestätigten Entscheidung ist eine während der Gefahr des Scheiterns abgeschlossene Vereinbarung, als in Seenoth geschlossen, anfechtbar, wenn die Gewährung der Hülfeleistung von dem vorgängigen Abschluß der Vereinbarung abhängig gemacht war, und ist im Falle eines evidenten Mißverhältnisses zwischen der Dienstleistung und der Vergütung die Vereinbarung auf das angemessene Maß zurückzuführen.

Von den bereits erwähnten Bestimmungen der Ordonnance de la marine Art. 14 Liv. IV Tit. III abgesehen, giebt es im französischen Rechte keine Specialbestimmungen bezüglich der in Seenoth geschlossenen Verträge, vielmehr finden die Bestimmungen des Art. 1109 ff. des Code civil Liv. III Tit. III Chap. II Sect. I, welche von der Einwilligung als einem wesentlichen Erforderniß der Vertragsgültigkeit handeln, Anwendung.

Nach Art. 1111 ist ein Zwang, welcher wider Denjenigen ausgeübt ist, der die Verbindlichkeit übernahm, ein Grund der Nichtigkeit, hätte ihn auch ein Anderer, als der, zu dessen Vortheil der Vertrag geschlossen worden, ein Dritter, ausgeübt. Und zwar ist nach Art. 1112 Zwang alsdann vorhanden, wenn er von der

[1]) Clunet, Bd. 14 (1887) S. 677.

Beschaffenheit ist, um auf eine vernünftige Person Eindruck zu machen, und wenn er bei ihr die Furcht erregen kann, daß sie sich selbst oder ihr Vermögen einem beträchtlichen, gleich bevorstehenden Uebel aussetzen würde. Nach Art. 1115 kann ein Vertrag aus dem Grunde eines Zwanges nicht mehr angefochten werden, wenn eben dieser Vertrag, seitdem die Gewalt aufgehört hat, entweder ausdrücklich oder stillschweigend, oder dadurch genehmigt worden ist, daß man die zur Wiedereinsetzung in den vorigen Stand durch die Gesetze bestimmte Zeit verstreichen ließ. Indeß ist der durch Zwang zu Stande gekommene Vertrag nach Art. 1117 nicht schon kraft des Gesetzes an und für sich ungültig; er begründet vielmehr nur eine Klage auf Vernichtung oder Wiederaufhebung.

Die französische Rechtsprechung macht dementsprechend Unterschiede je nach den Umständen, unter welchen der Vertrag geschlossen ist, und prüft, ob dieselben geeignet waren, die freie Willensentschließung zu behindern. So hat die Cour de Bordeaux in einem Urtheil vom 19. November 1884[1]) einen Vertrag, der auf offenem Meere von einem Dampfer nach Verlust seiner Schraube geschlossen war und die Schleppung desselben bezweckte, deshalb für unanfechtbar erklärt, weil, solange der Dampfer noch mittelst der Segel seine Reise fortsetzen konnte, eine imminente Gefahr nicht vorgelegen habe, und der Vertrag hauptsächlich zur Vermeidung lästiger Verzögerung geschlossen war. Uebereinstimmend haben das Tribunal de commerce de Marseille am 22. October 1889 und die Cour d'Appel d'Aix am 30. Januar 1890[2]) entschieden.

Dagegen hat umgekehrt die Cour de Cassation, Chambre des requêtes in Paris in einem Urtheil vom 27. April 1887[3]) sich dahin ausgesprochen, daß die Violence morale, der ein Capitän unterworfen sei, wenn er einen nahe bevorstehenden Verlust des Schiffes vor Augen sehe und Hülfe nur gegen Annahme der ihm von dem Capitän des helfenden Schiffes vorgeschriebenen Bedingungen erlangen könne, den Vertrag im Sinne des Art. 1111 nichtig mache. In Uebereinstimmung hiermit haben sich das Tribunal de commerce de Marseille am 20. Juni 1892[4]), wie die Cour d'Appel d'Aix am

---

[1]) Autran, Bd. 1 S. 37, Journal des arrêts de la Cour d'Appel de Bordeaux 1884, S. 389.

[2]) Autran, Bd. 5 S 389 u. 486.

[3]) Autran, Bd. 3 S. 15.

[4]) Autran, Bd. 7 S. 705.

19. April 1893 [1]) geäußert. Andererſeits liegt nach einer Entſcheidung der Cour d'Appel d'Aix vom 3. Auguſt 1892 [2]) keine den Vertrag nichtig machende Violence morale vor, wenn ſtatt der angebotenen Hülfe auf andere Weiſe, z. B. durch Vermittelung des Semaphors Hülfe rechtzeitig beſchafft werden kann.

Die belgiſche Rechtſprechung hat ſowohl die von einem Capitän getroffene Vereinbarung, den Berge- oder Hülfslohn durch Schiedsgericht feſtſtellen zu laſſen, den Eigenthümern der Ladung gegenüber für ungültig erklärt [3]), wie auch die Vereinbarung, die unter Androhung, daß andernfalls die Hülfe verweigert werden würde, mit einem nothleidenden Schiff geſchloſſen war, als unter dem Drucke einer Violence morale getroffen und deshalb anfechtbar erachtet. [4])

Das engliſch-amerikaniſche Recht erkennt an ſich die Gültigkeit der über den Berge- und Hülfslohn, Salvage geſchloſſenen, Verträge an; durch die vertragsmäßige Feſtſetzung der Vergütung verliert der Anſpruch nicht ſeinen Character als Salvage-Anſpruch; doch muß der Vertrag klar und beſtimmt ſein. Der zwiſchen den Capitänen zweier Schiffe über Gewährung und Annahme der Hülfe, beziehentlich der zu leiſtenden Vergütung geſchloſſene Vertrag bindet die Eigenthümer der Schiffe.

Indeß kann unter gewiſſen Vorausſetzungen der Vertrag angefochten und außer Kraft geſetzt werden,

1. wenn betrüglich bei Abſchluß deſſelben verfahren iſt, z. B. der Capitän des nothleidenden Schiffs ſich eine Vergütung verſprechen ließ; [5])
2. wenn die Berger oder Helfer durch eine unrichtige Darſtellung oder Verheimlichung erheblicher Thatſachen zum Abſchluß des Vertrages veranlaßt ſind; auf eine betrügeriſche Abſicht kommt es nicht an. Darüber ob unrichtige Angaben über den Werth des nothleidenden Schiffs und der Ladung die Berger oder Helfer zur Anfechtung

[1]) Autran. Bd. 9 S. 185.

[2]) Autran, Bd. 8 S. 52.

[3]) Picard, Nr. 22 S. 466, Autran, Bd. 3 S. 334, Cour d'Appel de Bruxelles 18. Juni 1887.

[4]) Picard, Nr. 23 u. 24 S. 466 u. 467.

[5]) Kennedy, S. 200, Jones, S. 96 u. 97, Pritchard, S. 1876 Nr. 934.

[illegible] Lushington, [illegible] die Frage. [illegible], [illegible]

3. [illegible] unter welchen der Vertrag eingegangen [illegible] wird.

4. [illegible] Uebereinstimmung [illegible] ausdrücklich er- [illegible] ergiebt.[2]

[illegible] Erfahrung.

[illegible] des geborgenen [illegible] ein ge- [illegible] Indem in [illegible] herrschenden [illegible].

So [illegible] Fall „The [illegible]" der Salvors statt [illegible] Pfund Sterling von [illegible] der Fall, in [illegible] Schiffe ver- [illegible] wird.

Es [illegible] an sich die [illegible] handelt, [illegible] nur dann, wenn zur Zeit des [illegible] Schiff bezw. dessen Führer [illegible] war. Solche [illegible] der Hilfesuchende sich genöthigt [illegible] gestellten Bedingung [illegible] die ihm gebotene Gelegenheit [illegible] Bedingungen vorzuschreiben, [illegible] Hilfe, die allein [illegible] Untergang zu retten, zu einem [illegible] zu gewähren. Stellt sich [illegible] Betrag als die Folge einer [illegible] auf Seiten des Versprechenden, so nimmt das Gericht auf das Uebereinkommen überhaupt keine Rücksicht.

---

[1] Kennedy, S. [illegible], Jones, S. [illegible].

[2] Kennedy, S. [illegible], Pritchard, S. [illegible] Nr. [illegible], Fall „The Samuel".

[3] Kennedy, S. [illegible], Jones, S. [illegible] u. 48, Pritchard, S. 1375 Nr. 929.

Wenn daher im Princip die Vertragsfreiheit anerkannt wird, so wird doch, wie auch bei anderen Verträgen, gefordert, daß die Vertragschließenden „on equal terms" mit einander verhandelten, daß nicht „undue influence" auf den Versprechenden ausgeübt worden ist, um den in Noth Befindlichen zum Versprechen einer übermäßigen Belohnung zu veranlassen.

Ein unter Mißbrauch der Nothlage geschlossener Vertrag ist anfechtbar, nicht ohne Weiteres nichtig; seine Anfechtbarkeit kann daher nachträglich geheilt werden. Es wird zwecks Aufrechterhaltung der Nachweis verlangt, daß aus der Nothlage des Schiffs kein Vortheil gezogen, und daß die vereinbarte Belohnung gerecht und billig ist.[1])

Der Amerikaner Story hat sich in dem Falle „The Emulous" dahin ausgesprochen: No system of jurisprudence, purporting to be founded upon moral or religious or even rational, principles, could tolerate for a moment the doctrine that a salvor might avail himself of the calamities of others to force upon them a contract unjust, oppressive, and exorbitant; that he might turn the price of safety into the price of ruin; that he might turn an act, demanded by Christian and public duty, into a traffic of profit, which would outrage human feelings and disgrace human justice.[2])

Hervorzuheben ist noch, daß, wenn die ursprünglich nach der Art ihrer Ausführung vereinbarte Thätigkeit der Hülfeleistenden unausführbar wird, und eine andere Art der Ausführung an deren Stelle tritt, die Vertragschließenden an das getroffene Abkommen nicht gebunden sind. Eine bloße Veränderung in den Umständen berechtigt dagegen weder die Hülfesuchenden eine Herabsetzung, noch die Hülfeleistenden eine Erhöhung der zugesagten Vergütung zu verlangen.[3])

Wir möchten diesen Abschnitt schließen, mit Empfehlung einer gesetzlichen Bestimmung dahin: Auf einen während der Gefahr unter Androhung der Hülfsverweigerung geschlossenen Vertrag ist bei Festsetzung der Höhe der Vergütung keine Rücksicht zu nehmen.

[1]) Kennedy, S. 204—209, Pritchard, S. 1875 Nr. 928; die Fälle: „The Medina" und „The Mark Lane".

[2]) Marvin, § 119 S. 129, Kennedy, S. 208.

[3]) Kennedy, S. 212, 213, 215—218, Pritchard S. 1073 Nr. 901; Fälle: „The True Blue", „The Waverley", „The Westbourne"; Jones, S. 94.

§ 35. Der rechtliche Character der Bergungs- und Hülfeleiftungsthätigkeit und die Geltendmachung der Anfprüche aus derfelben.

Bei Erörterung des Begriffs der Seenoth ift gezeigt worden, wie mannigfach die Entftehungsurfachen der Seenoth fein können, wie mannigfach auch die Thätigkeit Dritter, die zur Rettung der gefährdeten Gegenftände aus der Seenoth aufgewendet wird.

Indeß treten von vornherein characteriftifche Unterfchiede entgegen in den beiden Formen der Rettung, die das H. G. B. durch die Namen der Bergung und Hülfeleiftung unterfcheidet.[1])

Der Regelfall der Bergung ift, daß ein Schiff beziehentlich deffen Ladung von der Schiffsbefatzung verlaffen ift. Daneben wird der Fall genannt, daß Schiff und Ladung, ohne von der Schiffsbefatzung verlaffen zu fein, doch ihrer Verfügung entzogen find.

Der Regelfall der Hülfeleiftung in Seenoth ift, daß Dritte ein von der Befatzung nicht verlaffenes, der Verfügung derfelben noch unterftehendes Schiff beziehentlich deffen Ladung retten helfen.

Die Anwefenheit der Befatzung des nothleidenden Schiffs gewährt die Möglichkeit eines Vertragsfchluffes, oder doch mindeftens einer Einwilligung dazu, daß Dritte fich der Arbeit unterziehen.

Ift das Schiff von der Befatzung verlaffen, und wird daffelbe alsdann von Dritten an fich genommen, fo führt diefer an fich rein thatfächliche Vorgang zu rechtlichen Folgen. Der Dritte oder die Dritten erwerben einen Naturalbefitz, der ihnen das Recht giebt, Andere von dem In-Befitznehmen abzuhalten, folange diefer Naturalbefitz dauert. Hört diefer Naturalbefitz dagegen wieder auf, fo ift nunmehr die Lage diefelbe, wie fie war, vordem der Naturalbefitz ergriffen wurde. Der Naturalbefitz verfchafft den Dritten die Möglichkeit, das Schiff und die Ladung in Sicherheit zu bringen; der Naturalbefitz ift alfo nur Mittel zum Zweck; die Ergreifung derfelben ift eine Vorbereitungshandlung. Die Arbeit, welche mit dem In-Sicherheitbringen verbunden ift, ift indeß als folche nicht die Hauptfache; nicht weil die Dritten auf das In-Sicherheitbringen Mühe und Arbeit verwendet haben, haben fie einen Anfpruch auf Belohnung, fondern nur dann und nur darum, wenn und weil ihre Arbeit von Erfolg gewefen ift, weil das Schiff und die Ladung

---

[1]) Diefer Unterfchied wird im nächften Abfchnitt § 37 näher erörtert werden.

thatſächlich in Sicherheit gebracht ſind. Es iſt alſo das Opus, nicht die Operae, welches den Gegenſtand der Bergungsthätigkeit bildet.[1])

Das Gleiche gilt von der Hülfeleiſtung in Seenoth; auch bei ihr kommt es darauf an, daß thatſächlich Schiff und Ladung aus einer Seenoth gerettet ſind, und daß dieſe Rettung durch Hülfe Dritter erfolgt iſt. Daraus ergiebt ſich, daß von einer Hülfeleiſtung im techniſchen Sinne nicht die Rede ſein kann, einmal, wenn der Erfolg, die Rettung, nicht eingetreten iſt, ſodann, wenn Schiff und Ladung gerettet ſind, doch ohne, daß die thatſächlich vorgenommene Thätigkeit Dritter für dieſe Rettung cauſal geworden iſt.

Sowohl die Bergung wie die Hülfeleiſtung in Seenoth können Gegenſtand eines förmlichen Vertrages werden, und zwar eines beiderſeitigen Vertrages, ſodaß Diejenigen, welche die Verfügung über Schiff und Ladung haben, ſich verpflichten, die Dritten die zum Zwecke der Bergung und der Hülfeleiſtung erforderlichen Arbeiten vornehmen zu laſſen, beziehentlich ſich ſolcher Handlungen zu enthalten, welche die Ausführung derſelben unmöglich machen.

Dagegen kann von den Dritten die Verpflichtung eingegangen werden, die zur Bergung und Hülfeleiſtung erforderliche Thätigkeit auszuüben.

Der Inhalt dieſer Verbindlichkeit wird in der Regel nicht in der Uebernahme einer Garantie für das Gelingen der Thätigkeit beſtehen, denn das verbietet ſchon die Natur der Sache.

Wohl aber bringt ſie die Verpflichtung mit ſich, ſolange noch eine Ausſicht auf Erfolg vorhanden iſt, thätig zu bleiben und die erforderliche Thätigkeit mit der durch die Natur des Geſchäfts gebotenen Sorgfalt auszuüben.

Da indeß ein geſetzlicher Anſpruch auf den nach beſonderen Grundſätzen zu vergütenden Berge- oder Hülfslohn vom Eintritt eines Erfolges abhängig iſt, entſteht die Frage, welchen Einfluß

[1]) Nahe liegt ein Vergleich der Bergung mit der Negotiorum gestio des bürgerlichen Rechts. Doch tritt der Hauptunterſchied darin ſcharf hervor, daß bei der Negotiorum gestio lediglich ein geſetzlicher Anſpruch auf Erſtattung des gehabten Aufwandes beſteht, während bei der Bergung ein den Aufwand in der Regel in ſich ſchließender Lohnanſpruch beſteht, deſſen Höhe durch den Werth des Geretteten weſentlich beeinflußt wird.

ein Abgehen des einen oder anderen Contrahenten von den vertragsmäßig übernommenen Verpflichtungen hat.

Die Verpflichtung desjenigen, der die Verfügung über Schiff und Ladung hat, geht nicht soweit, daß er, wenn sich die Unfähigkeit des Dritten herausstellt, diesen gleichwohl gewähren lassen müßte. Andererseits braucht sich der Dritte nicht gefallen zu lassen, daß, sofern er Willens und im Stande ist, seinen Verpflichtungen nachzukommen, ihm die Möglichkeit entzogen wird, für die bereits aufgewendete Mühe und Arbeit sowie für bereits entstandene Auslagen Ersatz in dem bei eintretendem Erfolg zu zahlenden Berge- oder Hülfslohn zu finden.

Das H. G. B. läßt es an Bestimmungen für solchen Fall fehlen; es können diese Fragen daher nur nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts beurtheilt werden, sofern nicht die angefangene, aber abgebrochene Thätigkeit als Theil einer von Mehreren in zeitlicher Aufeinanderfolge geleisteten Thätigkeit, die schließlich von Erfolg begleitet ist, erscheint. Andernfalls erscheint es als das Richtige, bei unbegründetem Rücktritt des Verfügungsberechtigten den Anspruch auf Vergütung des gemachten Aufwandes an Arbeit, Zeit, Auslagen u. s. w. zu gewähren, während bei begründetem Rücktritt eine Vergütung nur dann zu bezahlen sein würde, wenn der Verfügungsberechtigte sich mit Kosten des Dritten bereichern würde.

Zu beriüchsichtigen ist übrigens, daß die Bergung wie die Hülfeleistung sich nicht in dem Sinne als ein untheilbares Opus darstellen, daß ein Anspruch auf Lohn nur und erst dann begründet wäre, wenn Alles, was gerettet werden konnte oder sollte, gerettet ist, sondern daß auch schon eine theilweise Rettung bezüglich des Geretteten einen Anspruch auf Lohn gewährt.

Die Bergung und Hülfeleistung ist als solche immer ein Opus, mag auch die einzelne Handlung, welche zur Bergung oder Hülfeleistung führt, in einem anderen Lichte erscheinen.

Indessen es bedarf gar keines eigentlichen Vertragsschlusses, um eine Thätigkeit beziehentlich den durch sie herbeigeführten Erfolg als Bergung oder Hülfeleistung erscheinen zu lassen. Bei der Bergung ist in vielen Fällen die zum Vertragsschlusse erforderliche Willenserklärung durch die Umstände ausgeschlossen. Hier tritt das Gesetz ein, indem es Demjenigen, der eine Bergung ausführt,

auf Koſten der Eigenthümer der zu bergenden Gegenſtände einen Lohn verſpricht. Das Recht des zur Verfügung über das Schiff und die Ladung berechtigten Schiffers geht nur dahin, Dienſte, welche aufgedrungen werden ſollen, zurückzuweiſen beziehentlich die Erlaubniß zum Betreten des Schiffes zu verweigern, ſofern er anweſend iſt (Art. 752 Abſ. 1). Bei der Hülfeleiſtung dagegen hat es der Schiffer in der Hand, ſich die Hülfe zu verbitten, ſich nicht helfen zu laſſen. Läßt er ſich dagegen die Dienſte Dritter gefallen, ſo gilt es ſo viel, als wenn er über die Leiſtung dieſer Dienſte einen Vertrag abgeſchloſſen hätte, d. h. ein Anſpruch auf Hülfslohn iſt bei Vorliegen der übrigen Vorausſetzungen begründet. Auch hier bedarf es keinerlei Abrede über die Vergütung; vielmehr erſetzt auch hier das Geſetz den Mangel einer Willenseinigung durch einen geſetzlichen Lohnanſpruch.

Die Frage könnte nun noch ſein, wie weit bei den in Seenoth befindlichen Schiffen und ihren Ladungen geleiſteten Dienſten wenigſtens der Wille, ſie als entgeltliche Dienſte zu leiſten, erkennbar geworden ſein muß. Naturgemäß ſcheidet von vornherein der Fall der Bergung eines von der Beſatzung verlaſſenen, zufällig angetroffenen Schiffes aus, da es in dieſem Fall an einer Perſon fehlt, der gegenüber ſolche Willenserklärung abgegeben werden könnte.

Wird ein Vertrag darüber abgeſchloſſen, daß Bergungs- und Hülfeleiſtungsdienſte gewährt werden ſollen, ſo bedarf es keiner Vereinbarung, daß beziehentlich wieviel vergütet werden ſoll, denn das Geſetz beſtimmt ſelbſt die Grundſätze, nach welchen die Vergütung feſtgeſetzt werden ſoll, ſetzt alſo voraus, daß für ſolche Dienſte eine entſprechende Gegenleiſtung gewährt werden ſoll.

Darum muß, damit ein Anſpruch auf Berge- oder Hülfslohn ausgeſchloſſen werde, eine Vereinbarung ſich dahin richten, daß überhaupt nicht, oder nach anderen, als den geſetzlich fixirten Sätzen eine Vergütung gewährt werden ſoll. Manche Dienſte fallen allerdings, ſelbſt wenn ſie ſtreng genommen als Hülfeleiſtung in Seenoth erſcheinen würden, in den Rahmen ſolcher Dienſte hinein, für welche eine Vergütung nicht geleiſtet zu werden pflegt, die vielmehr aus Courtoiſie geleiſtet werden; z. B. ein Schiff beziehentlich deſſen Beſatzung übernimmt es, in einem benachbarten Hafen, nach welchem ſeine Reiſe beſtimmt iſt, Nachricht zu geben,

daß Hülfe geſchickt werden ſoll. Handelt es ſich um ſolche Dienſte, ſo muß die Abſicht, eine Vergütung für dieſelben zu beanſpruchen, allerdings erkennbar gemacht werden.

Neben dem Anſpruch auf eine Vergütung für die Bergungs- und Hülfeleiſtungsthätigkeit, welche als Berge- oder Hülfslohn bezeichnet wird und die Vergütung für die zum Zweck des Bergens und Rettens geſchehenen Aufwendungen zugleich umfaßt, erwähnt das Geſetz Art. 745 Abſ. 2 die Koſten und Gebühren der Behörden, die von den geborgenen oder geretteten Gegenſtänden zu entrichtenden Zoll- und ſonſtigen Abgaben und die Koſten zum Zweck der Aufbewahrung, Erhaltung, Abſchätzung und Veräußerung derſelben.

Dieſe Koſten u. ſ. w. bezeichnet die Strandungsordnung § 36 als ſonſtige Bergungs- oder Hülfskoſten neben dem Berge- oder Hülfslohn. Die Strandungsordnung ſelbſt hat in §§ 4, 5, 9 beſtimmte Vergütungen in Ausſicht geſtellt; auch dieſe gehören zu den ſonſtigen Bergungs- und Hülfskoſten; doch ſind ſie in ſofern privilegirt, als ſie, wenn anderweit die Befriedigung nicht zu erreichen iſt, aus Staatsmitteln zu leiſten und auf Verlangen aus dieſen vorſchußweiſe zu zahlen ſind. Strandungsordnung § 10. Berge- und Hülfslohn ſowie ſämmtliche Koſten und Vergütungen, die eben genannt ſind, bilden zuſammen die Bergungs- und Hülfskoſten.

Wir haben, was zunächſt auffallend erſcheinen konnte, be den aus der Bergung und Hülfeleiſtung hervorgehenden, auf vertragsmäßiger Vereinbarung beruhenden Verpflichtung zwar den geſetzlichen Lohnanſpruch, aber nicht die Verpflichtung, Zahlung für Herbeiführung des erſtrebten Erfolges zu leiſten, erwähnt.

---

§ 36. **Fortſetzung.**

So ſicher es iſt, daß in vielen Fällen nach erfolgter Rettung von Schiff und Ladung aus einer Seenoth Zahlung von den Eigenthümern der geretteten Gegenſtände oder für deren Rechnung geleiſtet wird, ſo läßt ſich doch nicht behaupten, daß dadurch regelmäßig eine perſönliche Verpflichtung des Zahlenden erfüllt wird. Dies beruht auf der eigenthümlichen Natur der Bergung und Hülfe-

leiſtung, wie dieſelbe im Handelsgeſetzbuch ihren Ausdruck darin gefunden hat, daß zwar der Dritte, welcher mit Erfolg eine Bergungs- oder Hülfeleiſtungsthätigkeit ausgeführt hat, einen Anſpruch auf Berge- oder Hülfslohn hat, alſo Gläubiger iſt, — er wird auch in den Artikeln 753 und 754 direct als ſolcher bezeichnet — aber ihm in der Regel eine beſtimmte Perſon, an die er ſich als an ſeinen Schuldner zwecks Verwirklichung ſeines Anſpruchs halten kann, nicht gegenüber ſteht. Das Geſetz ſpricht vielmehr nur in Art. 753 dem Gläubiger, welcher Bergungs- und Hülfskoſten, insbeſondere Berge- und Hülfslohn zu beanſpruchen hat, ein Pfandrecht bezw. ein Zurückbehaltungsrecht bis zur Sicherheitsleiſtung zu und verweiſt ihn wegen Geltendmachung des Pfandrechts auf den Weg der Klage, die in Anſehung des Schiffs gegen den Schiffer oder Rheder, in Anſehung der Ladung vor der Auslieferung gegen den Schiffer, nach der Auslieferung gegen den Empfänger zu richten iſt, ſofern ſich die Ladung noch bei ihm oder einem Andern befindet, welcher ſie für ihn beſitzt. Zum Nachtheil eines dritten Erwerbers, der den Beſitz der Ladung, auf welcher Anſprüche aus Bergung und Hülfeleiſtung ruhen, in gutem Glauben erlangt hat, kann der Gläubiger von ſeinen Rechten keinen Gebrauch machen. Bezüglich des Pfandrechts an der Ladung und den Wirkungen der Auslieferung derſelben enthalten die Art. 754 und 755 Beſtimmungen, während bezüglich des Pfandrechts an dem Schiff die bezüglichen Beſtimmungen des 10. Titels „Von den Schiffsgläubigern“ zur Anwendung kommen. Wir laſſen hier der Vollſtändigkeit wegen die bezüglichen Beſtimmungen folgen, um dann im Weiteren noch näher auf einzelne Punkte einzugehen.

Im Art. 754 wird dem Schiffer unterſagt, die Güter vor Befriedigung oder Sicherſtellung des Gläubigers ganz oder theilweiſe auszuliefern, und an die Nicht-Beobachtung dieſer Vorſchrift die Rechtsfolge geknüpft, daß er ſelbſt dem Gläubiger in ſoweit perſönlich verpflichtet wird, als derſelbe aus den ausgelieferten Gütern zur Zeit der Auslieferung hätte befriedigt werden können. Endlich wird in Art. 755 ausgeſprochen, daß eine perſönliche Verpflichtung zur Entrichtung der Bergungs- und Hülfskoſten durch die Bergung oder Rettung an ſich nicht begründet wird.

Wenn jedoch Güter, von welchen Bergungs- und Hülfskoſten zu berichtigen waren, ausgeliefert werden, und dem Empfänger

derselben bei Annahme bekannt ist, daß davon noch Bergungs- oder Hülfskosten zu berichtigen seien, so tritt eine persönliche Verpflichtung des Empfängers ein, und zwar je nach dem verschieden in soweit, als der Werth der ausgelieferten Güter reicht, oder bis zur Höhe des Betrages, der bei Vertheilung der Kosten über sämmtliche Gegenstände auf die ausgelieferten Güter fällt, sofern noch andere Gegenstände gemeinschaftlich mit den ausgelieferten Gütern gerettet sind.

In Art. 757 wird bestimmt, daß die Forderungen derjenigen, welche Bergungs- und Hülfskosten zu beanspruchen haben, die Rechte eines Schiffsgläubigers gewähren. Dies Recht ist in Art. 758 als ein gesetzliches Pfandrecht an dem Schiff und dem Zubehör desselben definirt, welches auch gegen dritte Besitzer des Schiffs verfolgbar ist, und sich außerdem auf die Bruttofracht derjenigen Reise erstreckt, aus welcher die Forderung entstanden ist. Art. 759. Das Pfandrecht gilt in gleichem Maße für Kapital, Zinsen und Kosten. Art. 763. Der Schiffsgläubiger, welcher sein Pfandrecht verfolgt, kann sowohl den Rheder als auch den Schiffer belangen, den letzteren auch dann, wenn das Schiff in dem Heimathshafen liegt. Das gegen den Schiffer ergangene Erkenntniß ist in Ansehung des Pfandrechts gegen den Rheder wirksam. Art. 764. Es erlischt durch den im Inlande im Wege der Zwangsvollstreckung erfolgten Zwangsverkauf des Schiffs, an dessen Stelle tritt für den Schiffsgläubiger das Kaufgeld, ferner durch den von dem Schiffer im Falle der zwingenden Nothwendigkeit auf Grund seiner gesetzlichen Befugnisse bewirkten Verkauf des Schiffs; auch hier tritt an Stelle des Schiffs das Kaufgeld, so lange es bei dem Käufer aussteht oder noch in den Händen des Schiffers ist.

Die Ordnung, in welcher die Ansprüche auf Bergungs- und Hülfskosten, in Concurrenz mit anderen Forderungen berichtigt werden, hängt einmal davon ab, ob das Schiff nach derjenigen Reise, auf welcher diese Ansprüche entstanden sind, noch eine neue Reise angetreten hat; eine solche liegt vor, wenn das Schiff von neuem ausgerüstet wird, oder eine Reise entweder auf Grund eines neuen Frachtvertrages oder nach vollständiger Löschung der Ladung angetreten wird. Art. 760. Sind auf einer neuen Reise Forderungen entstanden, welche die Rechte von Schiffsgläubigern gewähren, so gehen diese Forderungen den auf der früheren Reise entstandenen

Forderungen vor; unter den übrigen Forderungen aus derselben Reise haben nach Berichtigung der Kosten des Zwangsverkaufs und der Bewachungs- und Verwahrungskosten seit der Einbringung in den letzten Hafen, die Bergungs- und Hülfskosten ihren Rang nach den öffentlichen Schiffs-Schifffahrts- und Hafenabgaben, zu denen die Tonnen-, Leuchtfeuer-, Quarantäne- und Hafengelder gehören, sowie nach den aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung, in gleicher Priorität mit Lootsengeldern, Loskaufs- und Reclamekosten, den Beiträgen des Schiffs zur großen Havarei und den Forderungen aus den von dem Schiffer in Nothfällen abgeschlossenen Bodmerei- und sonstigen Creditgeschäften, sowie mit den diesen Forderungen gleichzuachtenden Forderungen, die Art. 787 Ziffer 7 aufführt, d. h. den Forderungen wegen Lieferungen und Leistungen, welche ohne Gewährung eines Credits dem Schiffer als solchem, während des Aufenthalts des Schiffs außerhalb des Heimathshafens in Nothfällen zur Erhaltung des Schiffs oder zur Ausführung der Reise gemacht sind, soweit diese Lieferungen oder Leistungen zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich waren.

Doch gilt bezüglich der mit den Bergungs- und Hülfskosten in gleicher Priorität genannten Forderungen nach Art. 773 Abs. 2 die Bestimmung, daß die später entstandenen den früher entstandenen vorgehen, während die gleichzeitig entstandenen gleichberechtigt sind.

Zum Schutz der Schiffsgläubiger sind eine Reihe von Bestimmungen getroffen:

Das Pfandrecht an der Fracht ist nur solange wirksam, als die Fracht noch aussteht oder die Frachtgelder in den Händen des Schiffers sind, es kann unter denselben Voraussetzungen, falls eine Cession der Fracht vorgenommen ist, auch dem Cessionar gegenüber geltend gemacht werden. Die Fracht wird nach derselben Rangordnung wie der Erlös des Schiffes vertheilt. Hat der Rheder die Fracht eingezogen, so wird er insoweit, als dadurch das Pfandrecht an der Fracht den Schiffsgläubigern ganz oder zum Theil entgeht, persönlich haftbar zur Höhe des Betrages, den sie andernfalls erhalten haben würden, und sind für Rechnung des Rheders Güter verladen, so haftet er in gleicher Weise zur Höhe der am Abladungsorte zur Abladungszeit üblichen Fracht. Doch wird der Rheder, wenn er die Fracht zur Befriedigung eines oder mehrerer

Gläubiger, denen ein Pfandrecht an derselben zustand, verwendet hat, obwohl anderen Gläubigern der Vorzug gebührte, nur bei erweislich wissentlicher Verkürzung derselben verantwortlich.

Ein entsprechender Schutz wird auch für den Fall der Einziehung des Kaufgeldes durch den Rheder bestimmt.

Hat eine Aufopferung oder Beschädigung in Fällen der großen Havarei stattgefunden, so tritt die Vergütung für diese an die Stelle Desjenigen, wofür die Vergütung bestimmt ist; ebenso die Entschädigung, welche im Falle eines Verlustes oder einer Beschädigung des Schiffs oder wegen entzogener Fracht im Falle des Verlustes oder der Beschädigung von Gütern dem Rheder von Demjenigen gezahlt werden muß, welcher den Schaden durch eine rechtswidrige Handlung verursacht hat. Auch hier tritt im Fall der Einziehung der Vergütung oder Entschädigung durch den Rheder die persönliche Haftung ein.

Endlich ist von großer Bedeutung die Bestimmung des Art. 777, die neben die fortdauernde Haftung von Schiff und Fracht die persönliche Haftung des Rheders setzt, wenn er in Kenntniß von der Forderung eines Schiffsgläubigers das Schiff zu einer neuen Reise in See sendet, ohne daß das Interesse des Schiffsgläubigers es geboten hat. Allerdings ist diese Haftung eine beschränkte; er haftet soweit, als der Gläubiger befriedigt sein würde, falls eine Vertheilung des Werthes des Schiffs bei Antritt der Reise unter die Schiffsgläubiger nach der gesetzlichen Rangordnung vorgenommen wäre. Will er den Gläubiger nicht voll befriedigen, so hat er den Beweis zu erbringen, daß der Gläubiger andernfalls mehr erlangen würde, als bei einer im angegebenen Zeitpunkte vorgenommenen Vertheilung.

Bezüglich der Verjährung der Ansprüche auf die Bergungs- und Hülfskosten bestimmen Art. 906, 907, 908 u. 909, daß die Forderung des Schiffsgläubigers an das Schiff und die Fracht, sowie die an deren Stelle tretenden persönlichen Ansprüche in einem Jahre, beginnend mit Ablauf des Tages, an welchem die Forderung fällig geworden ist, verjähren; ferner verjähren in einem Jahre die auf den Gütern wegen der Bergungs- und Hülfskosten haftenden Forderungen, sowie alle persönlichen Ansprüche gegen die Ladungsbetheiligten, und zwar beginnt diese Verjährung mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Fälligkeit eingetreten ist.

Die einzelnen Fragen, zu welchen die zahlreichen Bestimmungen des H. G. B., Buch V, Tit. 10 Veranlassung geben, können hier nicht näher erörtert werden. Es ist dies auch um so weniger nothwendig, als ihnen durch Ehrenberg, „Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht", Jena 1880, sowie durch Mittelstein, „Deutsches Schiffspfandrecht und Schiffsgläubigerrecht", Hamburg 1889, bereits eine eingehende Behandlung zu Theil geworden ist. Wir dürfen uns daher hier auf eine kurze Zusammenfassung der leitenden Grundsätze beschränken, die sich aus den vorstehend aufgeführten Gesetzesstellen ergeben.

Während als Regel festgehalten ist, daß durch die Handlungen des Rheders beziehungsweise des Schiffers innerhalb der Grenzen einer besonderen Vollmacht des Rheders dieser mit seinem ganzen Vermögen haftbar wird, während andernfalls in den in Art. 452 aufgezählten Fällen der Rheder für den Anspruch des Dritten nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht haftet, sofern sich der Anspruch auf ein Rechtsgeschäft gründet, welches der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse geschlossen hat, ist es für die Ansprüche aus Bergung und Hülfeleistung gleichgültig, ob der Rheder selbst die zu einem Anspruch auf Berge- oder Hülfslohn führende Thätigkeit des oder der Dritten veranlaßt hat, oder ob der Schiffer dies gethan hat, oder ob die Thätigkeit ohne einen darauf gerichteten Vertragsabschluß vorgenommen ist. Denn allgemein sagt Art. 755: Eine persönliche Verpflichtung zur Entrichtung der Bergungs- und Hülfskosten wird durch die Bergung oder Rettung an sich nicht begründet.

Die Worte „an sich" bedeuten, daß durch hinzutretende Momente allerdings eine persönliche Verpflichtung begründet werden kann, und zwar nicht nur eine solche, welche subsidiär an die Stelle der Haftung der geretteten Gegenstände tritt, sondern auch eine directe persönliche Verpflichtung. Während hingegen sonst die Regel ist, daß, wer nicht unbeschränkt haften will, seine Haftung einschränken muß, gilt umgekehrt bei der Bergung und Hülfeleistung, daß es eines besonderen Abkommens bedarf, um eine weitergehende Verpflichtung zu begründen.

Ebenso wie der Rheder können auch der beziehungsweise die Ladungseigenthümer Dritten Veranlassung zur Bergungs- und Hülfsthätigkeit geben. Gleichviel, ob sie oder der während der

Reiſe nach Art. 504 als geſetzlicher Vertreter der Ladung handelnde Schiffer ſolche Veranlaſſung gegeben hat, oder die Thätigkeit ohne vorgängigen Vertragsſchluß erfolgt iſt, iſt nach Art. 755 eine perſönliche Verpflichtung nicht vorhanden.

Iſt ein Anſpruch auf Berge- oder Hülfslohn begründet, ſo haften für ſolche dem Gläubiger als einzige Befriedigungsobjecte nur die geretteten Gegenſtände, alſo das Schiff und Ladung, oder das Schiff oder die Ladung (letztere in dem weiteren Sinne, wie früher erörtert). An ihnen beſteht das geſetzliche Pfandrecht, beziehungsweiſe ſo weit bei einer Bergung der Naturalbeſitz übergegangen iſt, ein Zurückbehaltungsrecht. Das Pfandrecht ſtellt ſich nicht als ein Fauſtpfandrecht dar, ſondern nur als ein Recht auf gerichtliche Veräußerung der im Beſitz der bisherigen Beſitzer verbleibenden Gegenſtände und auf den, ſoweit das Schiff in Betracht kommt, nach der geſetzlichen Rangordnung auf den Gläubiger entfallenden Antheil an dem Verkaufserlös, während bezüglich des Pfandrechts an der Ladung eine geſetzliche Rangordnung ſich im H. G. B. Art. 781 findet. Nach der Beſtimmung des Art. 781 ſteht von den auf den Gütern wegen der Fracht, der Bodmereigelder, der Beiträge zur großen Havarei und der Bergungs- und Hülfskoſten haftenden Pfandrechten das Pfandrecht wegen der Fracht allen übrigen nach; unter dieſen übrigen hat das ſpäter entſtandene vor dem früher entſtandenen den Vorzug; die gleichzeitig entſtandenen ſind gleichberechtigt. Dem gutgläubigen Dritten gegenüber, der den Beſitz der als Pfand haftenden Ladungstheile erlangt hat, kann das Pfandrecht nicht geltend gemacht werden.

Eigenartig iſt die Stellung des Schiffers, welcher inſofern eine doppelte Rechtsſtellung einnimmt, als er, obwohl geſetzlicher Vertreter der Ladungsbetheiligten während der Reiſe, doch gleichzeitig zu Gunſten des Ladungspfandgläubigers deſſen Pfandrecht bei Vermeidung perſönlicher Haftung auszuüben hat. Er iſt aber gleichzeitig paſſiv legitimirt, die Ladungsbetheiligten zu vertreten.

Der Anſpruch des Gläubigers, welcher Bergungs- oder Hülfslohn zu fordern hat, iſt ein Anſpruch auf Befriedigung, zunächſt beſchränkt auf Befriedigung aus dem Pfande, auf Verwirklichung des Pfandrechts.

Das Pfandrecht ſetzt das Beſtehen einer Forderung, eines Anſpruchs voraus. Zu ſeiner Geltendmachung bedarf es zunächſt der Feſtſtellung.

Uns intereſſirt in erſter Linie der Berge- und Hülfslohn; für die ſonſtigen Koſten ergiebt ſich die Anwendung von ſelbſt. Die Feſtſtellung erfolgt entweder durch Vereinbarung mit dem zur Vertretung der für den Anſpruch haftenden Gegenſtände Berechtigten, oder durch einen Beſcheid der nach den Beſtimmungen der Strandungsordnung § 36 ff. zur Feſtſetzung berufenen Aufſichtsbehörde, oder durch gerichtliche Entſcheidung.

A. Die Vereinbarung des Berge- und Hülfslohns kann vor Beginn der bezüglichen Thätigkeit, während derſelben, nach Beendigung derſelben erfolgen. Iſt ſie noch während der Gefahr erfolgt, ſo gelten bezüglich der eventuellen Anfechtung die bereits erörterten beſonderen Grundſätze.

Zur Vereinbarung iſt, ſo lange das Schiff ſich nicht im Heimathshafen befindet, bezüglich des Schiffes der Schiffer als geſetzlicher Vertreter des Rheders legitimirt, ferner ohne Beſchränkung der Rheder oder die Rhederei, unter Berückſichtigung der Beſtimmungen des Art. 458, endlich gegenüber den Dritten der Correſpondentrheder, da das fragliche Geſchäft als zu denjenigen Geſchäften und Rechtshandlungen gehörig anzuſehen iſt, welche der Geſchäftsbetrieb einer Rhederei gewöhnlich mit ſich bringt (Art. 460).

Bezüglich der Ladung iſt, ſo lange das Schiff ſich auf der Reiſe befindet, der Schiffer nach Art. 504 legitimirt; iſt aber das Schiff im Beſtimmungshafen, ſo erliſcht die Befugniß des Schiffers, für die Ladungsintereſſenten verbindliche Verträge einzugehen, und nur dieſe ſelbſt ſind dazu berechtigt.

Die Vereinbarung begründet, wenn nicht das Gegentheil als von den Vertragſchließenden gewollt ſich ergiebt, keine perſönliche Verpflichtung der Vertragſchließenden, ſondern nur die Haftung der ihrer Verfügungsgewalt unterſtehenden geretteten Gegenſtände zur Höhe des vereinbarten Betrages.

B. Der Beſcheid der Aufſichtsbehörde erfolgt, nach § 36 der Strandungsordnung „in Ermangelung einer gütlichen Einigung". Er iſt die Entſcheidung einer Verwaltungsbehörde und erledigt den Anſpruch definitiv, ſofern nicht gegen ihn in Gemäßheit § 39 der Strandungsordnung binnen einer Ausſchlußfriſt von 14 Tagen, von der Bekanntmachung oder Behändigung des Beſcheides an gerechnet, der Rechtsweg durch Anbringung der Klage bei dem für den Ort des Strandamts zuſtändigen Gericht ergriffen wird. Tritt

der letztere Fall ein, so erfolgt die Festsetzung durch das Gericht im Wege des Urtheilsspruchs.

C. Die gerichtliche Entscheidung tritt ein

a) in dem Fall einer Vereinbarung, sofern eine Befriedigung des Gläubigers trotz der Vereinbarung nicht erfolgt;

b) in dem eben erwähnten Fall der Anfechtung eines Bescheides der Aufsichtsbehörde;

c) in den Fällen, in denen eine Vereinbarung nicht erfolgt ist, und die Aufsichtsbehörde zur Ertheilung eines Bescheides nicht zuständig ist.

Der Unterschied ist, daß, abgesehen von dem Fall der Anfechtung eines während der Gefahr geschlossenen Vertrages, das Gericht in dem Falle einer Vereinbarung lediglich eine dieser entsprechende Verurtheilung auszusprechen hat, während bei Anfechtung eines Bescheides der Aufsichtsbehörde das Gericht weder an die rechtliche noch an die thatsächliche Beurtheilung des Falles noch an die aus dieser hervorgegangenen Festsetzung der Vergütung gebunden ist; desgleichen hat auch in dem Falle, daß das Gericht von vornherein zur Entscheidung angerufen wird, die Festsetzung nach billigem Ermessen zu erfolgen.

Uebereinstimmend ist in allen Fällen im Urtheil auszusprechen:

1. der Berge- oder Hülfslohn wird auf einen bestimmten Betrag festgestellt;
2. der Beklagte wird verurtheilt im Falle Nichtzahlung die Befriedigung des Gläubigers aus den geretteten Gegenständen zu dulden.

Dieser Fall ist der im Gesetz als Normalfall angenommene. Der im practischen Verkehr vorkommende Regelfall dürfte er dagegen nicht sein.

Schon das Gesetz Art. 753 weist darauf hin, daß bei Bergungen das Zurückbehaltungsrecht nur fortdauern soll bis zur Sicherheitsleistung. Der Rheder wie die Ladungsinteressenten haben in den meisten Fällen ein Interesse daran, die geborgenen Gegenstände nicht zum öffentlichen Verkauf zwecks Befriedigung der Gläubiger bringen zu lassen; sie brauchen auch nicht abzuwarten, bis eine Vereinbarung über die Höhe des Berge- oder Hülfslohns erzielt, oder eine definitive Entscheidung von Aufsichtsbehörde oder Gericht getroffen ist. Vielmehr haben sie ein Recht darauf, daß gegen

genügende Sicherheitsleiftung die zurückbehaltenen Gegenftände freigegeben werden. In welcher Art die Sicherheitsleiftung zu erfolgen hat, beftimmt das H. G. B. nicht.

Es kann daher, fofern nicht etwa die Beftimmungen des bürgerlichen Rechts ein Anderes vorfchreiben, die Sicherheitsleiftung in jeder im gefchäftlichen Verkehr üblichen Weife erfolgen durch Hinterlegung von Geld, Werthpapieren, Pfandbeftellung, Bürgfchaftsübernahme, Verpflichtung zur Zahlung aus dem fonftigen Vermögen. Ueber etwaige Streitigkeiten darüber, ob eine angebotene Sicherheitsleiftung als folche ausreichend fei, hat das Gericht zu entfcheiden. Der geeignete Weg ift der des Erlaffes einer einftweiligen Verfügung in Gemäßheit der bezüglichen Beftimmungen der Civilproceßordnung.

Nach der Strandungsordnung follen die geborgenen Gegenftände von dem Strandamt in Gewahrfam genommen werden; dadurch ift an dem den Bergenden in Art. 753 eingeräumten Zurückbehaltungsrecht nichts geändert, vielmehr findet nur eine Ausübung des Zurückbehaltungsrechts durch das Strandamt beziehungsweife die von demfelben beauftragten Perfonen im Intereffe der Bergenden ftatt.

Die Sicherheitsleiftung, wenn folche erfolgt, tritt an Stelle des Zurückbehaltungsrechts. Die Befriedigung aus dem etwa hinterlegten Gelde oder den Werthpapieren beziehungsweife beftellten Pfändern findet, fofern Zahlung nicht erfolgt, in derfelben Weife ftatt, wie die Befriedigung aus den geretteten Gegenftänden. Ift dagegen Sicherheitsleiftung durch Bürgfchaftsübernahme erfolgt, fo kann ein doppelter Weg eingefchlagen werden: Der Anfpruch wird entweder in derfelben Weife geltend gemacht, wie wenn Bürgfchaft nicht geleiftet wäre, mit der Wirkung, daß der Bürge das den Anfpruch feftftellende Urtheil für fich als maßgeblich erachten muß, oder der Anfpruch wird direct gegen den Bürgen erhoben, fo daß diefer an Stelle des urfprünglich zur Duldung der Befriedigung aus den geretteten Gegenftänden Verpflichteten Proceßpartei und Schuldner des feftzufetzenden Betrages wird.

Da das Pfandrecht des Gläubigers aus Bergung und Hülfeleiftung ihm keine Rechte auf Befitz verfchafft, und durch weitere Ereigniffe die Vollftreckung des den Anfpruch feftfetzenden Urtheils erfchwert werden kann, andererfeits aber die geretteten Gegen-

ſtände — vorbehaltlich der perſönlichen Verpflichtung — das einzige Befriedigungsobject bilden, ſo liegt in vielen Fällen genügende Veranlaſſung vor, einen dinglichen Arreſt in das gerettete Schiff bezw. die gerettete Ladung zu erwirken. Auch in dieſen Fällen pflegt, ſei es um einen drohenden Arreſt abzuwenden, ſei es um die Vollziehung eines ſchon angeordneten Arreſtes zu hemmen, ſei es um zu dem Antrage auf Aufhebung des vollzogenen Arreſtes zu berechtigen, Sicherheit geleiſtet zu werden. Von ihr gilt dasſelbe, wie von der zwecks Beſeitigung des Zurückbehaltungsrechts erfolgten Sicherheitsleiſtung.

Zu berückſichtigen iſt, daß ſowohl bezüglich des Pfandrechts wie des Zurückbehaltungsrechts der Grundſatz gilt: Pignoris causa indivisa est. Der Gläubiger, der Bergungs- und Hülfskoſten zu beanſpruchen hat, kann ſich bis zur Befriedigung beziehungsweiſe Sicherheitsleiſtung an ſämmtliche geretteten Gegenſtände halten, wegen deren Bergung oder Rettung ihm ein Anſpruch zuſteht. Er braucht ſich nicht gefallen zu laſſen, daß der Eigenthümer des Schiffs oder der Eigenthümer der Ladung oder eines Theils derſelben ihm Zahlung des bei einer Vertheilung der Bergungs- oder Hülfskoſten über Schiff und Ladung auf ſein Eigenthum entfallenden Antheils an den zu zahlenden Beträgen anbietet. Vielmehr iſt der Gläubiger zur Freigabe auch nur eines Theils der geretteten Gegenſtände nur dann verpflichtet, wenn er für den ganzen Betrag ſeines Anſpruchs befriedigt wird oder Sicherheitsleiſtung erlangt. Eine Ausnahmebeſtimmung, betreffend diejenigen geborgenen Gegenſtände, die für das augenblickliche Bedürfniß der Mannſchaft und Paſſagiere erforderlich ſind, enthält § 16 der Strandungsordnung. Thatſächlich pflegt denn auch vielfach Zahlung beziehentlich Sicherheitsleiſtung durch den Rheder beziehungsweiſe den Schiffer in deſſen Vertretung allein zu erfolgen, auch dann, wenn zur Tragung der betreffenden Koſten Schiff und Ladung gemeinſchaftlich verpflichtet ſind. Demjenigen, welcher in ſolchen Fällen durch Zahlung oder Sicherheitsleiſtung die den übrigen Intereſſenten gehörigen Gegenſtände von dem darauf haftenden Pfand- beziehungsweiſe Zurückbehaltungsrecht befreiet, ſteht dann ein Anſpruch auf Erſatz nach den Grundſätzen über große Havarei zu, ſofern deren Vorausſetzungen vorliegen.

Gegenüber der Regel der nicht perſönlichen Haftung bildet

die beſchränkte perſönliche Haftung die Ausnahme. Sie tritt einmal bei dem Rheder ein, ſofern durch ſeine Handlungen die Befriedigung des Gläubigers aus den geretteten Gegenſtänden vereitelt wird, ferner iſt ſie ausgeſprochen bei dem Schiffer ſowohl in dem Fall, daß er auf Anweiſung des Rheders gehandelt hat, wie ohne ſolche. Dieſe Haftung des Schiffers beſteht aber nur bezüglich der Güter, da durch deren Auslieferung das Pfandrecht des Gläubigers als ſolches gefährdet wird, während durch eine Veräußerung des Schiffs das an demſelben beſtehende Pfandrecht nur in den in Art. 767 bezw. 768 vorgeſehenen Fällen erliſcht.

Endlich iſt aber eine beſchränkte perſönliche Haftung auch des Empfängers von Gütern ausgeſprochen. Sie findet ſtatt, ſowohl wenn der Schiffer unter Mißachtung des an den Gütern beſtehenden Pfandrechts, zu deſſen Ausübung im Intereſſe der Gläubiger ihn das Geſetz verpflichtet, die Güter ausgeliefert hat, als auch in dem Fall, daß die Gläubiger auf die Ausübung des Pfandrechts oder Zurückbehaltungsrechts verzichtet haben.

Sie beſteht neben dem Pfandrecht, ſo lange der Empfänger nach der Auslieferung die dem Pfandrecht unterworfenen Güter noch ſelbſt im Beſitz hat, oder ſie ſich bei einem Dritten befinden, der ſie für ihn beſitzt. Während es aber auf die Kenntniß von dem auf den Gütern haftenden Pfandrecht nicht ankommt, hängt die beſchränkte perſönliche Haftung des Empfängers davon ab, daß ihm bei der Annahme der Güter bekannt war, daß davon Bergungs- und Hülfskoſten zu berichtigen ſeien.

Die Geltendmachung des Pfandrechts wird dem dritten Erwerber gegenüber dadurch ausgeſchloſſen, daß er den Beſitz der Güter in „gutem Glauben" erlangt hat; dies kann im Zuſammenhang nichts anderes bedeuten, als daß er keine Kenntniß davon gehabt hat, daß die Auslieferung vor Befriedigung oder Sicherſtellung der auf den Gütern haftenden Schulden erfolgt iſt.

Der gute Glaube iſt auch dann nicht vorhanden, wenn der dritte Erwerber etwa irrthümlich annahm, es hafteten auf den Gütern noch Bodmereiſchulden (Art. 698) oder eine Havareibeitragspflicht (Art. 728). Denn nicht darum wird der dritte Erwerber geſchützt, weil er nicht wußte, welcher Art Schulden auf den Gütern hafteten, ſondern, weil er annahm, daß überhaupt keine Schulden auf ihnen hafteten.

Es ist daher möglich, daß das Pfandrecht in Kraft bleibt, obwohl die betreffenden Güter mehrfach den Besitzer wechseln.

Dagegen geht das Pfandrecht unter, sobald die Güter in die Hände eines gutgläubigen Erwerbers kommen, sollte auch ein späterer Erwerber Kenntniß davon haben, daß bei dem Erwerb abseiten seines Vormanns noch Pfandrechte auf den Gütern hafteten.

Der persönliche Anspruch richtet sich nur gegen den Empfänger, d. h. diejenige Person, an welche die Güter ausgeliefert sind. Darauf ob die Empfangnahme für eigene oder fremde Rechnung geschieht, kommt es nicht an.[1]) Empfänger ist derjenige, an den die Güter abzuliefern sind (Art. 593), in der Regel also der sich meldende legitimirte Conossementsinhaber (Art. 647); doch auch, wenn die Güter an eine nicht legitimirte Person ausgeliefert sein sollten, ist diese als Empfänger verpflichtet.

Voraussetzung für den persönlichen Anspruch ist, daß dem Empfänger bei Annahme der Güter bekannt ist, daß davon Bergungs- oder Hülfskosten zu berichtigen sind. Auf die Kenntniß der Höhe dieser Kosten kommt es nicht an. Das Gesetz unterscheidet zwei Fälle: Sind die dem Empfänger ausgelieferten Güter die einzigen Gegenstände, auf welchen Bergungs- und Hülfskosten haften, so macht sich die solidarische Haftung dieser Güter noch nach der Auslieferung dahin wirksam, daß soweit der Anspruch der Bergungs- und Hülfskosten-Gläubiger geht, der Empfänger haftbar ist, soweit bei nicht erfolgter Auslieferung die Berichtigung dieser Kosten aus den Gütern hätte erfolgen können.

Sind jedoch noch andere Gegenstände, also das Schiff oder noch weitere, anderen Personen zukommende Ladungstheile oder beides, gerettet, so soll der Empfänger der einzelnen Güter nicht weiter haften, als auf den Betrag, der bei einer Vertheilung der Kosten über sämmtliche Gegenstände auf die ausgelieferten Güter fällt.

Diese letzte Bestimmung stellt sich als eine Art von Beneficium divisionis dar; sie ist erst in zweiter Lesung in den Entwurf eines Allg. D. H. G. B. hineingebracht. Sie entspricht der bei der Havarei in Art. 728 Abs. 2 getroffenen Bestimmung. Es soll durch die Auslieferung der Empfänger dem Gläubiger der Bergungs- und Hülfskosten gegenüber nicht ungünstiger gestellt werden, wie er

---

[1]) H. G. Z. 1869 Nr. 96 S, 118.

geſtellt geweſen wäre, wenn der Schiffer durch vorgängige Befriedigung oder Sicherſtellung das Pfandrecht dieſes Gläubigers aufgehoben hätte. Die Folge dieſer Befriedigung wäre geweſen, daß der geſammte von den gemeinſchaftlich mit den ausgelieferten Gütern geborgenen oder geretteten Gegenſtänden zu tragende Betrag der Bergungs- nnd Hülfskoſten im Wege der Dispache über Schiff und Ladung vertheilt worden wäre, und der Einzelempfänger nur einen verhältnißmäßigen Theil der Bergungs- und Hülfskoſten hätte tragen müſſen.

Indeß findet eine nach den Beſtimmungen des H. G. B. vorzunehmende Dispachirung nur ſtatt in Fällen der großen Havarei. Iſt das Schiff weder ganz noch theilweiſe wirklich gerettet worden, wohl aber die Ladung ganz oder theilweiſe, ſo tritt nach Art. 705 eine Havareivertheilung nicht ein.

Die Bergung begründet nach dem Wortlaut des Geſetzes an ſich nicht ohne Weiteres einen Fall der großen Havarei; denn nach Art. 702 iſt die vorſätzliche Handlung des Schiffers bezw. ſeines Stellvertreters oder ein Geheiß deſſelben erforderlich, ein Fall der nicht vorliegt, wenn auf der See ein von der Beſatzung verlaſſenes Schiff angetroffen und in Sicherheit gebracht wird.

Indeß iſt mit Heck[1]) anzunehmen, daß auch die Bergungskoſten einen die Nothwendigkeit eines allgemeinen Ausgleichs durch Vertheilung der zur gemeinſamen Wahrung aller Intereſſen durch Dritte ſtattgehabten, Verluſte und Koſten verurſachenden Aufwand darſtellen. Solche Nothwendigkeit wurde auch bei den Commiſſionsberathungen vorausgeſetzt.

Bei der Hülfeleiſtung dagegen, die ſtets ein Auffordern oder Dulden ſeitens des Schiffers vorausſetzt, iſt ein Havarei-Act wenigſtens dann gegeben, wenn die Hülfeleiſtung die Rettung von Schiff und Ladung aus einer Seenoth bezweckte und bewirkte. Nicht ganz genau ſagt Heck: es liege eine Hülfeleiſtung nur dann vor, wenn Schiff und Ladung noch der Verfügung der Schiffsbeſatzung unterſtehen. Es kann die Seenoth die Ladung allein ergreifen, die Hülfeleiſtung ſich nur auf dieſe erſtrecken, das Geſetz ſagt: Schiff oder deſſen Ladung.

Mit der Frage, wie weit Regreßrechte zwiſchen den einzelnen Ladungsbetheiligten beſtehen, haben ſich Wagner und Ehrenberg

[1]) Heck, das Recht der großen Havarei § 17 S. 194.

beſchäftigt, ebenſo Heck [1]). Sie kommen übereinſtimmend zu dem Reſultat, daß zwiſchen mehreren an der Ladung betheiligten Perſonen Regreßrechte entſtehen, wenn ihre Güter Dritten gegenüber ſolidariſch haften und behufs Beitreibung der Schulden im gleichen Maße in Anſpruch genommen werden. In gleicher Weiſe, wie die Intereſſenten der behufs Befriedigung der Anſprüche der Gläubiger der Bergungs- und Hülfskoſten verkauften Güter einen Anſpruch auf verhältnißmäßigen Erſatz gegenüber den übrigen Betheiligten haben, deſſen Höhe durch eine Dispachirung auf die einzelnen Güter feſtzuſtellen iſt, muß ſolcher Anſpruch auch beſtehen, wenn der Verkauf durch Zahlung abſeiten eines Betheiligten abgewendet iſt. Allerdings fehlt es bezüglich ſolchen Regreſſes im H. G. B. an einer ausdrücklichen Beſtimmung, doch unterliegt es keinem Bedenken, die zunächſt für einen anderen Fall getroffene Beſtimmung des Art. 734 bezw. 637 analog anzuwenden.

Wird man daher den Anſpruch des Ladungsempfängers gegen die übrigen Ladungsbetheiligten und den Rheder auf Erſtattung eines verhältnißmäßigen Antheils der von ihm bezahlten Bergungs- und Hülfskoſten zulaſſen, ſoweit der von ihm bezahlte Betrag den bei einer nach den Grundſätzen der großen Havarei vorzunehmenden Dispachirung auf ihn entfallenden Betrag überſteigt, ſo kann auch die Vorſchrift des Art. 755 Abſ. 3 nicht anders verſtanden werden, als daß der Gläubiger der Bergungs- und Hülfskoſten den Empfänger eines Theils der geretteten Gegenſtände lediglich auf einen der Dispache entſprechenden Betrag in Anſpruch nehmen kann. [2]) Der Klage des Gläubigers iſt daher die Dispache zu Grunde zu legen, nicht etwa dem weitergehenden Anſpruch des Gläubigers einredeweiſe die Dispache entgegen zu halten. Die Aufmachung der Dispache zu beantragen und zu betreiben, iſt nach Art. 721 Abſ. 2 auch der Bergungs- und Hülfskoſten-Gläubiger als „Betheiligter“ berechtigt. Indeſſen dürfte es proceſſualiſch zuläſſig erſcheinen, den urſprünglich auf einen weitergehenden Betrag gerichteten Klageanſpruch im Laufe des Proceſſes auf den ſich aus der Dispache ergebenden Anſpruch zu beſchränken, da der Klagegrund: die auf Bergung bezw. Hülfeleiſtung und Annahme der Güter in Kenntniß der Haftung begründete perſönliche Haftung, derſelbe bleibt.

[1]) **Wagner, Handbuch des Seerechts S. 233, Ehrenberg, beſchränkte Haftung S. 84 und 85, Heck, a. a. O. S. 195.**

[2]) **H. G. Z. 1869 Nr. 306 S. 358 u. Nr. 345 S. 398.**

Faſſen wir das hier Ausgeführte noch einmal kurz zuſammen, ſo finden wir, daß die Bergung wie die Hülfeleiſtung in Seenoth einen eigenartigen Anſpruch erzeugt, ſei es, daß die Thätigkeit auf Grund eines mit dem Verfügungsberechtigten getroffenen Abkommens, ſei es, daß ſie ohne ſolches Abkommen geſchieht. Der Erfolg iſt für das Entſtehen des Anſpruchs von grundlegender Bedeutung; einer Verabredung, daß ein Lohn bezahlt werden ſolle, beziehentlich wie hoch er bezahlt werden ſolle, bedarf es nicht. Dem Anſpruch des Gläubigers ſteht in der Regel ein perſönlicher Schuldner nicht gegenüber, vielmehr nur die pfandmäßige Haftung der geretteten Gegenſtände, an deren Stelle unter beſonderen Umſtänden eine beſchränkte perſönliche Haftung tritt.

Die Verwirklichung dieſes Anſpruchs hat, je nachdem als Pfand Schiff oder Ladung haften, oder der Gläubiger ſeine Befriedigung vorzugsweiſe aus dem einen oder andern ſucht, in verſchiedener Weiſe zu erfolgen. Dem Gläubiger ſteht eine actio in rem scripta zu; ſie richtet ſich gegen Jeden, der das Gut, aus welchem der Gläubiger ſeine Befriedigung zu ſuchen berechtigt iſt, in ſeiner Gewalt hat, ſei es, daß dieſer das Gut lediglich für einen andern detinirt, ſei es, daß er ſelbſt deren Beſitz ausübt.

Zu erwähnen iſt noch, daß bei einer Bergung möglicher Weiſe weder der Schiffer des in Noth geweſenen und geborgenen Schiffes, noch der Eigenthümer deſſelben oder der berechtigte Empfänger der geborgenen Ladung bekannt iſt. Für dieſen Fall iſt in den §§ 26—35 der Strandungsordnung ein Aufgebotsverfahren geregelt.

---

§ 37. Der Unterſchied zwiſchen Bergung und Hülfeleiſtung in Seenoth.

Das deutſche Handelsgeſetzbuch hat in ſeine Beſtimmungen den Unterſchied zwiſchen Bergung und Hülfeleiſtung in Seenoth aufgenommen [2]).

Beide Begriffe ſetzen in ſofern einen gemeinſamen Thatbeſtand voraus, als bei beiden drei Vorausſetzungen vorliegen müſſen:

[2]) Vergl.: Burchard, Gutachten über die Frage: Empfiehlt ſich die gleichartige rechtliche Behandlung von Bergung und Hülfeleiſtung in Seenoth, Verhandlungen des 23. deutſchen Juriſtentages 1895 Bd. 1 S. 205—225.

1. Es müssen Gegenstände, als Schiff und Ladung oder Theile derselben einer Gefahr, entweder gänzlichen Unterganges oder einer Verschlechterung und zwar durch besondere, nur der Seeschifffahrt eigene oder doch durch die Verbindung mit derselben besonders gefährliche Ereignisse ausgesetzt sein;
2. Die Gefahr muß durch alleinige Dienste Anderer oder deren mitwirkende Hülfe beseitigt oder doch vermindert werden;
3. Es muß ein ausgesprochenes oder stillschweigendes Einverständniß darüber vorliegen, daß eine Vergütung nur im Falle des Gelingens der Hülfe gewährt werden soll.

Beiden gemeinsam ist also die Rettung gefährdeter Schiffe und ihrer Ladung. Der Unterschied liegt nach den Bestimmungen des Art. 742 darin, daß

1. als Bergung diejenige Thätigkeit anzusehen ist, welche einem im Fall einer Seenoth der Verfügung der Schiffsbesatzung entzogenen oder von derselben verlassenen Schiffe oder dessen Ladung, beziehentlich einem Theil derselben von dritten Personen in der Weise zugewendet wird, daß Schiff oder Ladung von diesen dritten Personen an sich genommen werden, mit dem Erfolge, daß dieselben in Sicherheit gebracht werden;
2. als Hülfeleistung in Seenoth dagegen diejenige Thätigkeit, welche einem im Falle einer Seenoth befindlichen Schiffe oder dessen Ladung, welche weder der Verfügung der Schiffsbesatzung entzogen, noch von derselben verlassen waren, von dritten Personen zugewendet wird, ohne daß diese Schiff oder Ladung an sich nehmen, mit dem Erfolg, daß dieselben aus der Seenoth gerettet werden.

Der preußische Entwurf eines Handelsgesetzbuches für die preußischen Staaten handelte in Art. 595—602 nur von der Bergung. Art. 595 Abs. 1 gewährte einen Anspruch auf Bergelohn demjenigen, der ein in Noth befindliches oder schon verunglücktes Schiff oder dessen Ladung ganz oder theilweise rettet oder retten hilft, oder der Schiffstheile oder Güter, die herrenlos auf der See treiben, auffischt und birgt.

Die Motive verwerfen in Uebereinstimmung mit dem englisch-nordamerikanischen Recht den von Doctrin und einzelnen Strand-

ordnungen, desgleichen auch von dem niederländischen und portugiesischen (alten) Handelsgesetzbuch, gemachten Unterschied zwischen Bergung und Hülfeleistung als unjuristisch und dem Sprachgebrauch des Lebens widersprechend.

Die Handelsgesetzgebungs-Commission dagegen glaubte das unterscheidende Merkmal darin finden zu sollen, daß bei der Bergung der gerettete Gegenstand in den Naturalbesitz des Retters gelangt sei, während bei der Hülfeleistung dem Schiffsführer die Verfügung über Schiff und Ladung verbleibe, und ihm und der Mannschaft nur Beistand geleistet werde, um einer Gefahr zu entgehen. Auch der Belohnung wegen wurde der Unterschied für unvermeidlich gehalten; denn beim Bergen sei der Verlust bereits eingetreten gewesen; das geborgene Gut sei in der Regel weniger werth als das gerettete, der Bergelohn habe zugleich den Character eines Fundlohns. Eine Gleichstellung der Hülfeleistung mit der Bergung würde dem Handel nachtheilig sein, weil auch für bloße Hülfeleistungen dem Bergelohn ähnliche höhere Belohnungen zuerkannt werden könnten.

Die Schwierigkeit lag nun aber darin, wie der Unterschied zwischen Bergung und Hülfeleistung im Gesetz ausgedrückt werden sollte, besonders, wenn nicht eine Aufzählung der mannigfaltigen Umstände, die einen Fall als Bergungsfall characterisiren, erfolgen sollte, sondern nur eine kurzgefaßte Definition zu geben war.

Einverständniß herrschte in der Commission darüber, daß eine eigentliche Bergung vorliege, wenn eine Dereliction des Schiffes oder der Ladung seitens des Schiffers und der Besatzung stattgefunden habe, wenn also Schiff und Ladung ohne begründete Aussicht auf Wiedererlangung von der Gesammtbesatzung verlassen seien.

Dieser Fall ist zweifellos der Musterfall einer Bergung; er entspricht dem von Alters her überkommenen Begriff. Neben diesem Fall des Sicherns herren- und führerloser Schiffe und Waaren führten das niederländische und das portugiesische Handelsgesetzbuch von 1833, das, obwohl als Gesetz älteren Datums, doch die Materialien des niederländischen benutzt hat, eine Reihe von Fällen auf, in denen Bergelohn geschuldet wird. Es sind dies die Fälle, in denen Ladung aus einem auf die Küste gerathenen oder auf Felsen gescheiterten, beziehentlich in der Brandung oder auf dem Sande festsitzenden Schiffe gerettet wird, wenn solche Gefahr vor-

liegt, daß das Schiff weder für die Ladung noch für die Mannſchaft Sicherheit bietet; ferner, wenn Ladung aus einem wirklich zertrümmerten Schiff herausgenommen wird, ſodann, wenn ein Schiff, weil wegen drohender Gefahr für das Leben der Mannſchaft keine Sicherheit mehr bietend, verlaſſen, abandonnirt wird, und nun dritten Perſonen, die es beſetzen, es gelingt, das Schiff mit der ganzen oder theilweiſen Ladung in den Hafen zu bringen.

Die Handelsgeſetzgebungs-Commiſſion hat ſich entſchloſſen, von dem Aufzählen einer Reihe von Fällen Abſtand zu nehmen; ſie beſchränkte ſich darauf, dem Falle, daß Schiff und Ladung in Seenoth von der Schiffsbeſatzung verlaſſen ſeien, den Fall gleichzuſtellen, daß Schiff und Ladung der Verfügung der Schiffsbeſatzung entzogen ſeien.

Was unter dieſem letzteren Ausdruck zu verſtehen ſei, läßt ſich aus den Verhandlungen der Commiſſion nicht mit Sicherheit feſtſtellen; ſchon in der Commiſſionsverhandlung wurde derſelbe als dunkel und unjuriſtiſch bezeichnet, und die Befürchtung ausgeſprochen, er werde zu den größten Streitigkeiten über ſeine Bedeutung führen.

Thatſächlich hat auch die Praxis mit dieſem Worte, deſſen Bedeutung ſich weder grammatiſch noch logiſch feſtſtellen läßt, nichts anzufangen gewußt. Sie hat ſich an den Naturalbeſitz gehalten und ſelbſt in Fällen äußerſter Hülfloſigkeit, ſofern nur die Mannſchaft das Schiff nicht verlaſſen hatte, das Vorliegen eines Falles von Hülfeleiſtung angenommen. Grade die Fälle, in denen das Schiff der Verfügung der Beſatzung nicht mehr gehorchen kann, weil es feſtgerathen iſt und nicht wieder mit eigenen Kräften abkommen kann, oder weil es manövrirunfähig und dem Spiel von Wind und Wellen preisgegeben iſt, ſtellen ſich, wenn der Naturalbeſitz nach wie vor von der Schiffsbeſatzung ausgeübt wird, nur als Hülfeleiſtungsfälle dar.

Man wird bei den Worten „der Verfügung entzogen“ vielleicht an einen Fall denken müſſen, in welchem der Führer und andere Perſonen der Beſatzung zwar ſich noch auf dem Schiffe befinden, aber in Folge von ſchwerer Erkrankung, Verwundung nicht im Stande ſind, irgend einen, eine Verfügung über das Schiff oder die Ladung enthaltenden Willen zu äußern.

Von Bedeutung war die Frage, ob ein eigentlicher Bergungs-

fall, oder nur ein Fall einer Hülfeleiſtung vorliege, hauptſächlich, ſo lange die Geſetzgebung den Bergenden einen von der Art ihrer Dienſtleiſtung und der Höhe der mit derſelben verbundenen Gefahr unabhängigen feſten Antheil an den geretteten Gegenſtänden oder deren Werthe zuſprach.

Nachdem das deutſche Handelsgeſetzbuch mit dieſem Princip gebrochen und es dem Richter beziehungsweiſe der zur Entſcheidung berufenen Behörde zur Pflicht gemacht hat, nach den Umſtänden des Einzelfalls die Belohnung feſtzuſetzen, iſt der Unterſchied von principieller Bedeutung nur noch in denjenigen Fällen, in denen es ſich für den Richter darum handeln kann, ob die feſtzuſetzende Vergütung unter dem Drittel des Werths zu verbleiben hat oder ausnahmsweiſe bis auf die Hälfte erhöht werden darf, und zwar in dem Falle, wenn einmal ungewöhnliche Anſtrengungen und Gefahren vorlagen, und andererſeits der Werth des Geretteten ein geringer iſt. Denn in dieſem Falle darf, wenn eine Bergung vorliegt, das Drittel überſchritten werden; wenn eine Hülfeleiſtung vorliegt, dagegen nicht. Art. 748 Abſ. 2 des H. G. B.

Wann gilt nun ein Schiff oder deſſen Ladung als von der Schiffsbeſatzung verlaſſen?

Die nächſtliegende Antwort würde ſein: wenn keine Perſon der Schiffsbeſatzung ſich mehr auf demſelben befindet. Es würde alſo die in die Augen ſpringende, für jeden Dritten wahrnehmbare Thatſache genügen, daß Schiffer und Mannſchaft das Schiff verlaſſen haben.

Vorausſetzung dabei würde ſein, daß das Schiff ſich in Seenoth befindet.

Mit dem Schiff würde gleichzeitig die in demſelben zurückgelaſſene Ladung als verlaſſen anzuſehen ſein.

Indeß würde eine derartige Erklärung wohl dem Buchſtaben, aber ſchwerlich dem Geiſte der Geſetzesbeſtimmung gerecht werden.

Zunächſt kann es nicht auf die rein körperliche Entfernung der Schiffsbeſatzung von Schiff und Ladung ankommen.

Das Schiff iſt während der Reiſe gleichſam das Domicil von Schiffer und Mannſchaft. Wie das Domicil noch nicht als aufgegeben gilt durch die Thatſache der räumlichen Entfernung von demſelben, vielmehr bei dem ſich Entfernenden die Abſicht oder der Entſchluß vorliegen muß, nicht dahin zu dauerndem Aufenthalt

zurückzukehren, so gilt das Schiff und die Ladung noch nicht als verlassen, so lange die Absicht, zurückzukehren, nicht aufgegeben ist oder nicht nach den Umständen des Falles als aufgegeben angenommen werden muß. Mit anderen Worten, das Verlassen von Schiff und Ladung muß sich als Dereliction darstellen, zwar nicht in dem Sinne, daß darin ein Verzicht auf das Eigenthumsrecht zu finden wäre, denn zu einem solchen Verzicht würden der Schiffer und die Mannschaft, da sie ja in der Regel nicht Eigenthümer von Schiff und Ladung sind, und auch die gesetzliche Vollmacht des Schiffers nicht so weit reicht, gar nicht berechtigt sein. Wohl aber kann man von einer Dereliction in dem Sinne sprechen, daß darin eine thatsächliche Aufgabe des Gewahrsams, der Obhut der dem Schiffer anvertrauten Gegenstände, Schiff und Ladung, liegt, welche dritten Personen die Möglichkeit gewährt, Schiff und Ladung an sich zu nehmen.

Eine solche Aufgabe des Gewahrsams liegt indeß nicht vor, wenn einmal die factische Möglichkeit bleibt, jederzeit durch Rückkehr zu Schiff und Ladung sich wieder in den Naturalbesitz derselben zu setzen, und andererseits die Möglichkeit, andere Personen an der Naturalbesitzergreifung zu verhindern. So hat auch das H. O. L. G. in einer Entscheidung vom 28. November 1881 in Sachen Strandvogt Quedens in Amrum gegen die Bugsier-Gesellschaft „Union“ zu Bremerhaven [1]) angenommen, es liege nicht Bergung, sondern nur Hülfeleistung vor, wenn nicht nur der Capitain immer an Bord verblieben sei, sondern auch nach den Umständen angenommen werden müsse, daß die Mannschaft sich von dem Schiff nicht in der Absicht, dasselbe zu derelinquiren, sondern nur Proviant und Hülfe zu holen, fortbegeben habe.

Indessen ist die factische Möglichkeit der Rückkehr noch nicht ausreichend, um die aus der räumlichen Entfernung von Schiff und Ladung sich ergebende Vermuthung einer als „Verlassen“ anzusehenden Aufgabe zu widerlegen. Es müssen vielmehr die Umstände des Falles so liegen, daß vernünftiger Weise eine baldige Rückkehr zu Schiff und Ladung ernstlich beabsichtigt werden konnte. Wer zur Rettung des eigenen Lebens ein sinkendes Schiff verläßt, kann vernünftiger Weise nicht beabsichtigen, zu dauerndem Aufenthalt auf das Schiff zurückzukehren. Anders dagegen, wenn

---

[1]) H. G. Z. 1881 Nr. 97 S. 294.

nach einem zwischen zwei Schiffen erfolgten Zusammenstoß die Besatzung des einen Schiffs sich alsbald auf das andere begiebt; hier ist in vielen Fällen nicht sofort erkennbar, welchen Schaden das Schiff erhalten hat, ob es dadurch ungeeignet geworden ist, der Besatzung ferner als sicherer Aufenthalt zu dienen. Es liegt daher in dem Hinüberspringen der Schiffsbesatzung, sollte sie gleich auf Anordnnng des Schiffers erfolgt sein, doch noch keine definitive Aufgabe von Schiff und Ladung, kein Verlassen im Sinne des Art. 742. Schiffer und Mannschaft sind daher in der Lage, sobald sich die Besorgniß als unbegründet herausstellt, das Schiff und die Ladung wieder in ihren Naturalbesitz zu nehmen, mit der Wirkung, daß sie überhaupt nicht als verlassen angesehen werden können, mithin auch, wenn inzwischen etwa von einem anderen Schiff oder dessen Besatzung schon Maßregeln zwecks Sicherung des vorübergehend verlassenen Schiffes und dessen Ladung getroffen sind, diese des Characters als eigentlicher Bergungshandlungen zu entkleiden.

Dementsprechend ist das Vorliegen eines Bergungsfalles vom Landgericht Hamburg Kammer IV für Handelssachen in einem Urtheil vom 11. März 1893 in Sachen Neue Bugsier-Dampfer-Compagnie in Hamburg gegen Capitain Vogel als Führer der Galliot „Margaretha“ [1]) angenommen, in einem Falle, in dem die Besatzung das Schiff mit einem Rettungsboot verlassen hatte, nicht etwa um Hülfe zu holen, sondern weil keine Hülfe möglich war: das Schiff machte Wasser, es trieb vor den ausgebrachten Ankern, die Wellen brachen über dasselbe hinweg: mit dem manövrirunfähigen Schiff war das Leben der Mannschaft in großer Gefahr. Ob es möglich sein würde, am nächsten Tag wieder von dem Schiff Besitz zu ergreifen, war von einer Reihe von Zufälligkeiten abhängig, auf deren Eintreffen die Besatzung keinerlei Einwirkung besaß. Als es der Besatzung am nächsten Tage thatsächlich gelang, das inzwischen vertriebene Schiff aufzufinden und wieder an Bord zu gehen, hatte bereits ein Schleppdampfer seine Rettungsthätigkeit begonnen und das Schiff mit seiner Mannschaft besetzt.

Dagegen erscheinen diejenigen Fälle zweifelhaft, in denen ein Theil der Schiffsbesatzung das Schiff verlassen hat, ein Theil auf demselben zurückgeblieben ist.

---

[1]) H. G. Z. 1893 Nr. 62 S. 185.

In einem Urtheil vom 9. Januar 1871 in Sachen der Hamburg-Amerikanifchen Packetfahrt A. G. als Rheder des Dampffchiffs „Cuxhaven“ gegen Capitain J.C. Philipps, englifches Schiff „Regina“[1]), hat das Hamburgifche Handelsgericht einen Fall der Bergung angenommen, nicht einen Fall der Hülfeleiftung in Seenoth; es hatte im Uebrigen die Mannfchaft das Schiff verlaffen, nur der Capitain war zurückgeblieben, um die Bergungsarbeiten zu beauffichtigen. Die Begründung ging dahin: der Capitain fei nicht im Stande, irgend welche Manöver mit dem Schiff auszuführen; anders würde die Sache liegen, wenn der Capitain die zur Rettung des Schiffs ergriffenen Maßregeln geleitet hätte.

Es fpitzt fich alfo in diefer Entfcheidung der Unterfchied dahin zu: ob bloße Beauffichtigung oder Leitung der Rettungsthätigkeit erfolgt ift. Von Naturalbefitz ift dabei keine Rede.

Andererfeits nahmen das Amtsgericht Ritzebüttel, Entfcheidung vom 16. Juli 1878 und das Obergericht Hamburg, Entfcheidung vom 26. December 1878 in Sachen 1) G. von der Meden in Vollmacht von Capitain William Walker, Führer der englifchen Smack „Peeping Tom“, und 2) C. P. Hou in Vollmacht von Capitain Janßen, Führer des deutfchen Luggers „Oftfriesland“, gegen Capitain Frölich, Führer der norwegifchen Bark „Dagny“[2]), an, daß nicht ein Bergungsfall, fondern ein Fall der Hülfeleiftung in Seenoth vorliege, wenn zwar ein Theil der Schiffsbefatzung, nicht aber Capitain und Steuermann das nothleidende Schiff verlaffen hätten, auch die Befatzungen der helfenden Fahrzeuge das nothleidende Schiff nicht an fich genommen haben.

Man wird hier mit Recht einwenden müffen, daß ebenfowenig, wie der Capitain allein, fo Capitain und Steuermann gemeinfchaftlich Manöver mit dem Schiff ausführen können; andererfeits bilden fie einen wefentlichen Theil der Schiffsbefatzung, und man kann daher nicht fagen, das Schiff fei von der Schiffsbefatzung verlaffen, wenn Capitain und Steuermann nach wie vor die Obhut ausüben. Was aber ift darunter zu verftehen, daß die Befatzungen der helfenden Fahrzeuge das nothleidende Schiff nicht an fich genommen haben?

---

[1]) H. G. Z. 1871 Nr. 113 S. 167.

[2]) H. G. Z. 1878 Nr. 166 S. 378.

Ehrenherg[1]) ift der Meinung, ein ganzes Schiff könne man nicht an fich nehmen. Er findet den Unterfchied zwifchen Bergung und Hülfeleiftung darin, daß diefe ftets unter leitender Theilnahme der Schiffsbefatzung vor fich geht, bei jener der Berger die „Leitung“ hat, und alfo feinem Befehle fchlechthin zu gehorchen ift, auch nach Vollendung der Bergung.

Das Bedenken Ehrenberg's erfcheint von rein fprachlichem Standpunkte aus nicht unbegründet, indeß ift doch ohne Weiteres klar, was damit gemeint ift. Wie unter dem „Verlaffen“ die Dereliction in der angegebenen befchränkten Bedeutung, fo ift unter dem „An fich nehmen“ die Occupation zu verftehen, natürlich mit der Befchränkung, daß die Abficht des Occupanten fich nicht auf Eigenthumserwerb richtet, fondern auf Erwerb des natürlichen Befitzes. Diefer natürliche Befitz documentirt fich durch Handlungen: er kann vorhanden fein, wenn das von aller Schiffsbefatzung verlaffene Schiff angetroffen und nunmehr von den antreffenden Perfonen „befetzt“ wird; die „Befetzenden“ werden dadurch zur „Befatzung“, fie üben den „Befitz“ aus. Aber der gleiche Erfolg tritt ein, wenn fie fich darauf befchränken, das Schiff in's Schlepptau zu nehmen; das Schiff, das nunmehr dem Willen des Führers des fchleppenden Schiffs folgen muß, wird von ihm in gleicher Weife befeffen, wie wenn er auf dem gefchleppten Schiff fich befindet und von dort aus der Mannfchaft des fchleppenden Schiffes feine Befehle ertheilt. In dem einen wie in dem andern Falle kann man von einem „An fich nehmen“ reden. Das Maßgebende ift, daß in beiden Fällen dem Willen des Befitzergreifenden ein anderer Wille nicht gegenüberfteht.

Andererfeits genügt das Vorhandenfein eines anderen Willens, um die alleinige Verfügungsgewalt des Dritten auszufchließen. Das Recht erkennt die Verfügungsgewalt des Dritten, auch wenn fie thatfächlich vorhanden ift, nicht als rechtlich begründet an, fofern fie entweder im Gegenfatz fteht zur rechtlichen Verfügungsgewalt des Schiffers des nothleidenden Schiffes beziehungsweife feines befugten Vertreters, oder doch im Conflictsfalle derfelben weichen muß.

Daher ift, wenn der Schiffer oder deffen rechtlicher Vertreter auf dem Schiffe fich befindet, ein „An fich nehmen“ des Schiffes

---

[1]) Ehrenberg S. 69 Nr. 52 Anm.

abseiten der Dritten rechtlich nur möglich, wenn demselben ein „Geben", „Uebergabe" seitens des Schiffers oder dessen Vertreters entspricht. Die Verfügungsgewalt muß thatsächlich wie rechtlich auf den Dritten übergegangen sein.

Dabei bleibt es der Feststellung des Einzelfalles überlassen, ob wirklich ein Uebergang der Verfügungsgewalt vorliegt, oder nur eine Annahme angebotener Dienste. Der Capitain des nothleidenden Schiffs ist auch, wenn er die angebotenen Dienste angenommen hat, nach wie vor in der Lage, auf die weitere Dienstleistung zu verzichten, er behält die Freiheit des Handelns; die Besatzung des nothleidenden Schiffs folgt seinen Anordnungen, beziehentlich, wenn die erforderlichen Manöver von Seiten des Dritten vorgeschrieben werden, den Anordnungen des Dritten nur insoweit, als der Führer des nothleidenden Schiffes sie, jederzeit widerruflich, zur Befolgung dieser Anweisungen angewiesen hat.

Die Verfügungen des Dritten stellen sich rechtlich immer noch als Verfügungen des Führers des nothleidenden Schiffes dar. Wenn sich auch thatsächlich die Sachlage so darstellt, daß die Besatzung des nothleidenden Schiffes dem Hülfeleistenden behülflich ist, die von ihm angebotene, von dem Führer des nothleidenden Schiffs angenommene Rettungsthätigkeit durchzuführen, so liegt die Sache rechtlich doch umgekehrt, daß der Dritte, weil die Besatzung des nothleidenden Schiffes allein nicht im Stande ist, die rechtliche Verfügungsgewalt zur Rettung aus der Seenoth zu benutzen, ihr Hülfe leistet.

Der wirkliche Uebergang der Verfügungsgewalt dagegen ist nicht zu präsumiren, vielmehr anzunehmen, daß der Führer des nothleidenden Schiffes bei Abschluß des Uebereinkommens über Annahme der angebotenen Hülfe sich selbst vorbehält, darüber die Entscheidung zu treffen, ob und wie lange er die Dienste, die ihm angeboten sind, entgegen nehmen will. Wird dagegen das nothleidende Fahrzeug von fremder Mannschaft besetzt, führt diese alle nothwendigen Manöver aus, so ist anzunehmen, daß sie nicht den Anordnungen des Führers des nothleidenden Schiffes unterstellt ist, sondern, daß sie thatsächlich wie rechtlich die Verfügungsgewalt ausübt, Besitz von dem nothleidenden Schiffe ergriffen, dasselbe an sich genommen hat; die Anwesenheit des Schiffers des nothleidenden Schiffes allein ändert an der Thatsache nichts; sie stellt

ſich, wie die angeführte Entſcheidung beſagt, lediglich als eine Beaufſichtigung dar.

Etwas anders ſtellt ſich die rechtliche Beurtheilung, wenn es ſich um von dem Schiffe getrennte Theile der Ladung oder Zubehör des Schiffs handelt.

Das Schiffsboot, nach Art. 443 H. G. B. Zubehör des Schiffes, das von einer Sturzwelle fortgeriſſen iſt und auf dem Meere treibt, iſt nicht von der Schiffsbeſatzung verlaſſen, wohl aber, wenn die Sicherung deſſelben nicht alsbald gelingt, ihrer Verfügung entzogen, ebenſo Waaren, Schiffstheile, Schiffsgeräthſchaften, die z. B. bei Vorliegen eines Falls der großen Havarei, im Falle einer Seenoth über Bord geworfen ſind.

In einem Falle war aus einem brennenden Schiffe die Schiffsbeſatzung unter Mitnahme einer einen Theil der Ladung bildenden Kiſte Gold in Barren in dem Schiffsboot geflüchtet. Auf offenem Meere wurde dies Schiffsboot von einem anderen Schiffe angetroffen. Die Mannſchaft des Schiffsboots war gänzlich entkräftet und außer Stande, ſich ſelbſt zu retten; ſie wurde an Bord des anderen Schiffes genommen, und mit ihr die Kiſte Gold von dem Schiffe ebenfalls gerettet. Das Hamburgiſche Handelsgericht nahm in einer Entſcheidung vom 21. Juli 1869 in Sachen Dr. L. Noack m. n. B. Rose in London gegen G. Laeisz[1]) an, daß die Rettung der Kiſte ſich als Bergung, nicht als bloße Hülfeleiſtung darſtelle.

Auch in dieſem Falle war die Kiſte Gold von der Schiffsbeſatzung nicht verlaſſen worden; es wurde alſo angenommen, daß ſie ihrer Verfügung entzogen geweſen ſei. Indeß trat dieſer Moment doch wohl erſt in dem Augenblick ein, in dem die Kiſte durch Uebernahme an Bord des rettenden Schiffs ein Theil der Ladung deſſelben geworden war, dadurch in den Gewahrſam des Führers des rettenden Schiffs überging, von dieſem „an ſich genommen war“, alſo der Naturalbeſitz auf ihn überging.

Von Intereſſe iſt die Frage, ob Bergung oder Hülfeleiſtung vorliegt, wenn ein von der Schiffsbeſatzung in Seenoth verlaſſenes Schiff von einer Rettungsmannſchaft beſetzt, dieſe aber nicht im Stande iſt, das Schiff ohne Inanſpruchnahme weiterer Hülfe in Sicherheit zu bringen, und nun von einem anderen Schiffe die erforderliche Hülfe geleiſtet wird.

[1]) H. G. Z. 1869 Nr. 235 S. 280.

Mit dieser Frage haben sich das Landgericht Hamburg in einem Urtheil vom 8. Juni 1891 und das Hanseatische Oberlandesgericht in einem Urtheil vom 22. December 1891 in Sachen Vereinigte Bugsir-Dampfschiff-Gesellschaft in Hamburg gegen Rob. M. Sloman jr. als Caventen für den Arcturus[1]) beschäftigt.

Beide Urtheile stimmen darin überein: es komme darauf an, ob das Schiff noch **unter der Verfügung** einer Mannschaft sei; ob dies die ursprüngliche, ordnungsmäßige Mannschaft, oder eine außergewöhnliche Besatzung sei, die das Schiff in ihrer Gewalt habe, sei gleichgültig; es liege daher nicht Bergung, sondern nur Hülfeleistung vor.

Im concreten Falle war indeß die außerordentliche Mannschaft von dem ursprünglichen Schiffer angenommen und stand unter dessen Commando; der Führer schloß einen Vertrag ab über die zu gewährende Hülfe.

Es bleibt daher noch zu prüfen, wie die Frage sich stellt, wenn die Bergungsmannschaft die ausschließliche Verfügungsgewalt hat.

Die Hülfeleistung stellt sich alsdann dar entweder

1. als eine der Bergungsmannschaft gewährte Unterstützung, die diese zur Vergütung eines Hülfslohns oder sonstiger Entschädigung verpflichtet, oder
2. als ein Act der Bergung, durch den, wie in sonstigen Bergungsfällen, die directe Verpflichtung der Eigenthümer von Schiff und Ladung, Bergelohn zu zahlen, begründet wird, oder
3. nur als ein Act der Hülfeleistung, der einen Anspruch auf Hülfslohn in derselben Weise begründet, wie wenn die Hülfe nicht von der Bergungsmannschaft, sondern von dem Führer des Schiffs in Anspruch genommen sein würde.

Für die erste Möglichkeit würde sprechen, daß die Bergungsmannschaft kein Dispositionsrecht über das Schiff und die Ladung in dem Umfange gewonnen hat, daß sie durch ein auf Hülfeleistung gerichtetes Abkommen Schiff und Ladung direct verpflichten könnte. Die Folge würde sein, daß, falls die Rettung gelingt, die Berger als solche einen Bergelohn beanspruchen können, dessen Höhe unter Berücksichtigung des durch die von ihnen zu bewirkende

[1]) H. G. Z. 1892 Nr. 11 S. 25.

Entſchädigung der Hülfeleiſtenden zu beſtimmen iſt. Dieſe Entſchädigung würde in analoger Weiſe zu berechnen ſein, wie bei einer wirklichen Hülfeleiſtung.

Gelingt die Rettung nicht, ſo haben weder die Berger einen Anſpruch noch die Hülfeleiſtenden an ſie, ſofern nicht ausdrücklich für ſolchen Fall eine Vergütung zugeſichert iſt.

Ob im Fall der Rettung es ſich empfehlen würde, die geretteten Gegenſtände den Hülfeleiſtenden haften zu laſſen, d. h. ihnen, wie im Falle einer vom Führer des Schiffs erbetenen Hülfe, ein Pfandrecht an den geretteten Gegenſtänden zu gewähren, kann zweifelhaft erſcheinen. Es dürfte ausreichend ſein, ihnen nur einen perſönlichen Anſpruch zu gewähren, ebenſo wie die Beſatzung eines rettenden Schiffes nur gegen deſſen Rheder einen perſönlichen Anſpruch auf Auskehrung eines entſprechenden Antheils hat.

Für die zweite Möglichkeit würde ſprechen, daß die Bergung ja nicht die Uebergabe des Schiffes oder den Abſchluß eines Vertrages ſeitens einer berechtigten Perſon zur Vorausſetzung hat, vielmehr gerade dann regelmäßig eintritt, wenn ſolche verfügungsberechtigte Perſon nicht zur Stelle iſt.

Ob die vorhandene Schiffsbeſatzung factiſch außer Stande iſt, das Schiff zu retten, oder rechtlich, einen darauf bezüglichen Vertrag abzuſchließen, erſchiene alsdann gleichbedeutend; wie das Weſen der Bergung darin beſteht, daß das gefährdete Eigenthum der Schiffseigner und der Ladungseigner in Sicherheit gebracht wird, ſo würde der Thatbeſtand der Bergung vorliegen, im Gegenſatz zu der Hülfeleiſtung, wenngleich ſich eine Beſatzung auf dem Schiff befindet, weil dieſe nicht verfügungsberechtigt iſt.

In ſolchem Falle würde die Bergungsmannſchaft nicht ohne Weiteres einen Anſpruch auf Bergelohn haben, ſolcher vielmehr zunächſt nur den von ihr zur Hülfe genommenen Perſonen zuſtehen; der Anſpruch der Bergungsmannſchaft würde ſich nur daraus und inſoweit begründen laſſen, daß die gemeinſchaftliche Thätigkeit, die ſie und die Hülfeleiſtenden ausgeübt haben, ſchließlich den Erfolg herbeigeführt hat.

Die Hülfeleiſtenden und die Bergungsmannſchaft hätten hiernach einen gemeinſchaftlichen Anſpruch auf Bergelohn, der nach den Leiſtungen der Einzelnen zu vertheilen wäre; beiden Gruppen würde ein Pfand- bezw. Zurückbehaltungsrecht zuſtehen.

Für die dritte Möglichkeit würde ſprechen, daß die Bergungs-

[illegible] Hülfe [illegible] und dieser [illegible] Hülfe, soweit [illegible] ansehen [illegible] Hülfeleistung [illegible] einander [illegible] begründet [illegible] der Bergungs-mannschaft [illegible] der Hülfeleistenden; [illegible] auch ein [illegible]

Es ist nur [illegible] aus dem [illegible] Willen der Be-theiligten oder aus sonstigen Umständen klar erkennbar ist, was im einzelnen Falle gewollt ist, ebensowohl aber, daß nur die äußeren Thatsachen feststehen, ohne daß die Betheiligten erkennbar das Eine oder das Andere gewollt haben.

Unserer Ansicht nach liegt es am nächsten, den zweiten Fall als vorliegend anzunehmen; die Bergungsmannschaft erkennt, daß ihre Thätigkeit allein nicht ausreichend ist; sie will keine persönliche Verbindlichkeit Dritten gegenüber aus der Hülfeleistung eingehen; der Fall liegt am nächsten einem anderen Falle, in dem gleich von vornherein mehrere Personen oder mehrere Schiffe sich vereinigen, um mit vereinten Kräften entweder ein Jeder auf sein eigenes oder auf gemeinschaftliches Risico eine Bergung zu unternehmen. Daher rechtfertigt sich auch ein gemeinschaftlicher Anspruch auf Belohnung, der sich, da ja jedenfalls für den einen Theil die Thätigkeit sich von vornherein als Bergung darstellt, nach den besonderen Sätzen über die Bergung regelt. Da die Bergung unter sonst gleichen Umständen höher zu belohnen ist, als eine bloße Hülfeleistung, so wird auch bei der Vertheilung hierauf Rücksicht zu nehmen sein.

Es bleibt noch kurz die Frage zu erörtern, ob es sich empfiehlt, den im Deutschen Handelsgesetzbuch aufgestellten Unterschied zwischen Bergung und Hülfeleistung in Seenoth beizubehalten. Sie ist vom Verfasser behandelt worden in einem dem 23. Deutschen Juristentage erstatteten Gutachten (Verhandlungen des 23. Deutschen Juristentages Bd. 1 Gutachten S. 205—225) und näher erörtert worden ausweise der stenographischen Berichte.

Das Refultat, zu welchem Verfaffer gekommen ift, geht dahin, daß die überwiegende Anzahl gerade der für den Seeverkehr bedeutenden Staaten die principielle Unterfcheidung von Bergung und Hülfeleiftung aufgegeben haben, und daß auch die von der Hamburger Commiffion bei Berathung des 5. Buchs des Deutfchen Handelsgefetzbuchs für die Unterfcheidung geltend gemachten Gründe als berechtigt nicht anerkannt werden können. Es ift darauf hingewiefen, daß bereits im Jahre 1874 die zur Berathung des Entwurfs der deutfchen Strandungsordnung eingefetzte Reichstags-Commiffion, der als Berichterftatter der als practifcher Jurift hochgefchätzte Dr. J. Wolffon angehörte, unter Zuftimmung des Reichstags einen die Aufhebung der Unterfcheidung bezweckenden Befchluß gefaßt hat, und daß der Internationale Congreß in Antwerpen im Jahre 1885 fich dahin geeinigt hat, die gleichen Umftände in allen Fällen der Bergung wie der Hülfeleiftung für die Bemeffung der Vergütung obwalten zu laffen.

Auch Schröder, in Endemann, Handbuch Bd. 4 S. 291 Anm. 2, erklärt: ein principieller Unterfchied beftehe überhaupt nicht, nur die maßgebenden Grundfätze für die Berechnung des Hülfs- und des Bergelohns find verfchieden, alles Uebrige folgt den gleichen Regeln.

Auf dem 23. deutfchen Juriftentage hat fich der Referent Juftizrath Boyens (Stettin) für die Beibehaltung, der Correferent Rechtsanwalt Dr. Fuld (Mainz) für die Befeitigung der Unterfcheidung ausgefprochen. Bei der Abftimmung wurde mit 5 gegen 3 Stimmen ein Befchluß für die Beibehaltung von der zweiten Abtheilung gefaßt; im Plenum hat eine Abftimmung nicht ftattgefunden.

Die Feſtſetzung des Berge- und Hülfslohns.

§ 38. Aufſichtsbehörde und Gericht.

Das Handelsgeſetzbuch trifft in Art. 744 die Beſtimmung:

In Ermangelung einer Vereinbarung wird die Höhe des Berge- oder Hülfslohns von dem Richter unter Berückſichtigung aller Umſtände des Falles naeh billigem Ermeſſen in Geld feſtgeſetzt.

Der preußiſche Entwurf Art. 598 Abſ. 1 enthielt den Vorſchlag:

„In Ermangelung gütlicher Einigung beſtimmt der Richter des Orts, wo die Rettung oder Bergung geſchehen iſt, die Höhe des Lohns."

Nach den Motiven S. 325 ſollte eine gerichtliche Feſtſetzung ſtattfinden, wenn der Bergelohn nicht vertragsmäßig beſtimmt war, ſei es nun, daß der Rheder oder Ladungsintereſſent nicht gegenwärtig iſt, und die Berger die Einholung ſeiner Genehmigung zu dem Vertrage mit dem Schiffer — der, wenn von dem Schiffer nach überſtandener Gefahr abgeſchloſſen, zu ſeiner Gültigkeit nach Art. 597 des Entwurfs der Zuſtimmung des Rheders und bezw. des Abladers bedürfen ſollte — nicht abwarten wollten, ſei es daß ſonſt eine gütliche Einigung nicht zu Stande kommen ſollte.

Unter dem Richter ſollte das Handelsgericht verſtanden werden, und zwar im Gegenſatz zu dem gewöhnlichen Richter, weil bei der Entſcheidung häufig eine ſachverſtändige Kenntniß der Schifffahrtsverhältniſſe erforderlich ſein werde.

Die Anlage B zum Protocolle der 329. Sitzung — Protocoll S. 2812 — ſprach in Art. 4 Abſ. 1 aus:

„Die Höhe des Berge- oder Hülfslohnes wird in Ermangelung einer gültigen Vereinbarung der Betheiligten von dem Richter unter Berückſichtigung aller Umſtände des Falles nach billigem Ermeſſen in Gelde feſtgeſetzt."

Bei der Berathung erſter Leſung wurde ſtatt „von dem Richter" „von der zuſtändigen Behörde" zu ſetzen beſchloſſen, weil in manchen Staaten zur Entſcheidung darüber, wieviel Bergelohn zu bezahlen ſei, nicht die Gerichte, ſondern die Behörden berufen ſeien.

Ebenſo wurde die Streichung des Wortes „gültig“ beſchloſſen, weil deſſen Beibehaltung im Widerſpruch ſtehe zu dem bereits gefaßten Beſchluß, nach welchem die während der Gefahr über die Höhe des zu entrichtenden Bergelohns abgeſchloſſenen Verträge an und für ſich gültig ſeien, und nur eine Anfechtung derſelben für ſtatthaft erklärt ſei. Die Einwendung, daß bei Unterſcheidung zwiſchen nichtigen und ungültigen Verträgen unter letzteren ſolche zu verſtehen ſeien, die an und für ſich verbindlich ſeien, aber von den Contrahenten angefochten werden könnten, daß daher unter gültigen Verträgen ſolche zu begreifen ſeien, welche, obwohl ſie an und für ſich angefochten werden könnten, unangefochten blieben, oder nachdem ſie angefochten worden waren, vom Richter als der Sachlage angemeſſen confirmirt wurden, fand keine weitere Beachtung.

Indeß wurde in zweiter Leſung — 434. Sitzung, Protokoll S. 4144 — beſchloſſen, bezüglich der Frage, ob Richter oder zuſtändige Behörde zur Entſcheidung berufen ſeien, von dem Beſchluſſe erſter Leſung abzuweichen und es den Landesgeſetzen vorzubehalten, den Verwaltungsbehörden eine vorläufige Feſtſtellung der zu zahlenden Summen, vorbehältlich richterlicher Cognition, zu übertragen, dagegen die endgültige Feſtſetzung des Bergungs- und Hülfslohns, und zwar ſowohl die Frage, ob ein Bergungs- oder ein Hülfsfall vorliege, als auch welcher Lohn angemeſſen ſei, im Falle eines Streits ſchließlich der richterlichen Cognition unterliegen zu laſſen.

Dieſer Vorbehalt hat dann in Art. 756 Abſ. 2 ſeinen Ausdruck dahin gefunden:

(Die Landesgeſetze). Dieſelben können beſtimmen, daß über die Verpflichtung zur Zahlung eines Berge- oder Hülfslohns oder über den Betrag deſſelben von einer anderen als einer richterlichen Behörde unter Vorbehalt des Rechtswegs zu entſcheiden ſei.

Von dieſer den Landesgeſetzen eingeräumten Befugniß hatten § 41 des hannoverſchen Einführungsgeſetzes, § 74 der mecklenburg-ſchweriniſchen Einführungsverordnung und Art. 34 des oldenburgiſchen Einführungsgeſetzes Gebrauch gemacht [1]).

Indeß ſind dieſe Beſtimmungen aufgehoben worden durch die §§ 36—39 der am 17. Mai 1874 als Geſetz des deutſchen Reiches erlaſſenen Strandungsordnung.

---

[1]) Lewis, Seerecht, zu Art. 756 Bd. 2 S. 182.

Diefe Beftimmungen lauten wie folgt:

„§ 36. Wer Berge- oder Hülfslohn oder die Erftattung fonftiger Bergungs- oder Hülfskoften verlangt, hat in Ermangelung einer gütlichen Einigung feine Anfprüche bei dem Strandamt anzumelden.

§ 37. Das Strandamt hat nach Anhörung der Betheiligten, foweit diefelben anwefend find, eine Berechnung der aufgeftellten Forderungen zu entwerfen und mit feinen gutachtlichen Bemerkungen der Auffichtsbehörde einzureichen.

§ 38. Die Auffichtsbehörde hat die angemeldeten Anfprüche nach den Beftimmungen des Allgemeinen Deutfchen Handelsgefetzbuchs, Buch V Tit. 9, zu prüfen und durch Befcheid feftzufetzen. Jedem Betheiligten ift der Befcheid zu Protokoll bekannt zu machen, oder eine Ausfertigung deffelben zuzuftellen.

Die Zuftellung ift gültig, wenn fie unter Beobachtung der für Zuftellungen in bürgerlichen Rechtsftreitigkeiten vorgefchriebenen Formen erfolgt. Die vereideten Verwaltungsbeamten haben dabei die Glaubwürdigkeit der Gerichtsbeamten.

§ 39. Gegen den Befcheid der Auffichtsbehörde findet nur der Rechtsweg ftatt.

Die Partei, welche fich durch den Befcheid befchwert fühlt, hat binnen einer Ausfchlußfrift von 14 Tagen — vom Tage nach der Bekanntmachung oder Behändigung des Befcheides an gerechnet, — die Klage bei dem für den Ort des Strandamts zuftändigen Gericht anzubringen. Das Gericht kann aus Gründen, die in der Sache felbft liegen, diefe Frift angemeffen verlängern. Durch rechtzeitige Erhebung der Klage verliert der Befcheid zwifchen den Proceßparteien feine Kraft."

Wenn § 36 von Berge- oder Hülfslohn und fonftigen Bergungs- oder Hülfskoften fpricht, fo find darunter zu verftehen

1. diejenigen Anfprüche, die bei einer Bergung oder Hülfeleiftung in Seenoth in Gemäßheit Art. 742 H. G. B. erwachfen;
2. diejenigen Koften, welche Art. 745 Abf. 2 aufzählt;
3. die in §§ 4, 5, 9' der Strandungsordnung bezeichneten Vergütungen für den Ueberbringer der erften Anzeige, Benutzung von Beförderungsmitteln, von Fahrzeugen, Geräthfchaften und Privatzugängen zum Strande;
4. die Anfprüche auf Bergelohn nach § 20 der Strandungsordnung, wenn außer dem Falle der Seenoth eines Schiffs

besitzlos gewordene Gegenstände von der See auf den Strand geworfen oder gegen denselben getrieben und vom Strande aus geborgen werden;

5. die Ansprüche auf Bergelohn nach § 21 der Strandungsordnung, wenn versunkene Schiffstrümmer oder sonstige Gegenstände vom Meeresgrunde herauf gebracht, oder wenn ein verlassenes Schiff, oder sonstige besitzlos gewordene Gegenstände, in offener See treibend, von einem Fahrzeug geborgen werden;
6. Bergungen auf Flüssen und von Flußufern aus, soweit in Gemäßheit des § 22 der Strandungsordnung die Landesregierungen Theile der Flüsse bei Anwendung der §§ 20 und 21 der See gleichgestellt haben.

Für alle diese Fälle schreibt § 36 Anmeldung der Ansprüche bei dem Strandamt vor, „in Ermangelung einer gütlichen Einigung".

Wir sehen hier eine Ausdrucksweise wiederkehren, die der Preußische Entwurf Art. 598 Abs. 1 enthielt, die aber im Widerspruch steht zu der Fassung, die das Handelsgesetzbuch in Art. 744 erhalten hat, die nur sagt: „In Ermangelung einer Vereinbarung". Die Motive zur Strandungsordnung wie der von der Reichstags-Commission erstattete Bericht schweigen darüber, was diese Wortfassung: „gütliche Einigung" bedeuten soll.

Handelt es sich etwa um eine Art von Epitheton ornans, sodaß gütliche Einigung nichts anderes sagen soll, als Vereinbarung? Es darf hervorgehoben werden, daß der Entwurf der Reichs-Strandungsordnung hervorgegangen ist aus dem Entwurf einer Preußischen Strandungsordnung, und daher wohl der Schluß gerechtfertigt sein, daß, wenigstens im Sinne des letztgenannten Preußischen Entwurfs, die Bedeutung der Worte „gütliche Einigung" keine andere sein sollte, als im Sinne des Entwurfs des Handelsgesetzbuchs.

Die Vorschrift des § 36 stellt sich dar als eine Vorschrift des öffentlichen Rechts. Die Betheiligten haben es nicht in ihrer Hand, ob sie unter Uebergehung des Strandamtes die Gerichte alsbald wegen Festsetzung ihrer Ansprüche angehen wollen oder nicht. Die Folge davon ist, daß eine Klage, welche sich auf Festsetzung eines Berge- oder Hülfslohns im Sinne der Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs oder der Strandungsordnung richtet, von Amtswegen zurückgewiesen werden muß, wenn nicht der Anspruch

vorgängig bei dem Strandamte angemeldet und ein Bescheid von der Aufsichtsbehörde abgegeben ist.[1]

Ueber die Zweckmäßigkeit dieser gesetzlichen Vorschrift, sofern sie zwingenden Character hat, kann man gewiß verschiedener Ansicht sein. Anzuerkennen ist ohne Weiteres, daß in vielen Fällen Zeit und Kosten gespart werden, und die Praxis z. B. des Hamburgischen Strandamtes, dem in Gemäßheit des § 41 der Strandungsordnung die im § 38 der Aufsichtsbehörde zugewiesenen Obliegenheiten von dem Hamburgischen Senate durch Verordnung vom 23. December 1874[2] übertragen sind, zeigt in wie vielen Fällen, selbst wenn Angebot und Forderung in keinem Verhältnisse zu einander standen, durch Bescheid des Strandamts definitiv die Ansprüche erledigt sind. Andererseits wird in vielen Fällen, in denen es sich um erhebliche Ansprüche handelt, durch die den Parteien auferlegte Nothwendigkeit, vorerst die behördliche Entscheidung anzurufen, eine Verzögerung herbeigeführt, die der prompten Erledigung im Interesse aller Betheiligten hinderlich ist.

Diese Bedenken können indeß nicht hindern, das Gesetz anzuwenden, auch da, wo seine Anwendung zwecklos erscheint.

Wir können nun nicht zugeben, daß der § 36 nicht zur Anwendung kommen kann, wenn während der Gefahr ein Vertrag über die Höhe des Berge- oder Hülfslohns geschlossen ist. Diese von uns bestrittene Auffassung hat das H. O. L. G., Civilsenat III, in einem Urtheil vom 9. October 1888 in Sachen Taucher T. M. Harmstorf in Blankenese gegen den Capitain L. Schmidt, als Führer des Schooners „Philothea"[3]) eingehend zu begründen versucht. Das Urtheil giebt zu, daß, wenn die Worte: „in Ermangelung einer gütlichen Einigung" ihrem einfachen Sinne nach allein entscheidend wären, die Ansicht sich rechtfertigen lasse, daß das Gesetz unterschiedslos alle Fälle, in denen „die Betheiligten sich über den Bergelohn gutwillig nicht verständigen", also auch dann, wenn

---

[1]) So hat sich auch das Reichsgericht, Entsch. in Civilsachen Bd. 7 S. 64 ausgesprochen, nachdem es in einer früheren Entscheidung Bd. 3 S. 140 angenommen hatte, daß die Unzulässigkeit des Rechtsweges im Wege der Einrede geltend zu machen sei.

[2]) Bekanntmachung, betreffend die Ausführung der Strandungsordnung. Gesetzsammlung der Freien und Hansestadt Hamburg, 10. Jahrgang 1874 Nr. 32 S. 96 und 97.

[3]) H. G. Z. 1888 Nr. 122 S. 282, Seuffert, Archiv Bd. 45 (N. F. 15) Nr. 41.

Streit über einen zuvor abgeschlossenen Vertrag entsteht, vor das Strandamt gebracht wissen wolle. Doch nimmt das Urtheil an, daß solche Auslegung sowohl nach der Entstehungsgeschichte der fraglichen Vorschift zu weit gehe, als auch den Grundsätzen des Neunten Titels des V. Buchs des H. G. Z. widerspreche. Man könne nicht sagen, daß es im Falle der Anfechtung des Vertrages wegen Uebermaßes an der Vereinbarung über die Höhe der Vergütung mangele, oder die Sache so zu beurtheilen sei, als ob keine Vereinbarung stattgefunden habe; vielmehr bleibe der Vertrag nach wie vor der Gegenstand des Rechtsstreits.

Die Strandungsordnung wolle eben durch § 36 lediglich den in Art. 756 H. G. B., der Art. 748 allegire, gemachten Vorbehalt erledigen. Es könne nicht bezweifelt werden, daß die Worte: „in Ermangelung einer gütlichen Einigung" nichts anderes besagen sollten, als die Worte des Art. 748 H. G. B.: „in Ermangelung einer Vereinbarung". Anderenfalls würden sicherlich nicht der Art. 743 und die dadurch betroffenen Fälle unerwähnt geblieben sein.

Schließlich glaubt das Urtheil seine Auffassung noch durch Erwägungen allgemein rechtlicher und processualer Natur unterstützen zu können. Das im 5. Abschnitt der Strandungsordnung verordnete summarische Verfahren sei völlig unzureichend zu einem Urtheil darüber, ob der Vertrag anfechtbar sei.

Vollständig übereinstimmend mit dem Urtheil des H. O. L. G., H. G. Z. 188 Nr. 122 hat sich das Reichsgericht in Sachen Gläscke und Hennings, als Bevollmächtigte der Firma Pymann, Bell & Co. in Newcastle gegen die Firma B. Wencke Söhne zu Hamburg in einem Urtheil vom 14. Februar 1891 [1]) geäußert.

Wir haben unsererseits die Entstehungsgeschichte mitgetheilt.

Gerade, daß die an Stelle des Art. 756, der den Art. 744 allegirte, getretenen Bestimmungen der Strandungsordnung an dieser Stelle die bezüglichen Artikel des H. G. B. nicht allegiren, während an anderen Stellen (§ 10, § 35) solches geschieht, ferner, daß, andernfalls ganz ohne Grund, eine abweichende Bezeichnung gewählt wird, endlich, daß § 38 ohne Einschränkung die Anwendung der Bestimmungen des ganzen Titels über Bergung und Hülfeleistung in Seenoth vorschreibt, scheint dafür zu sprechen,

[1]) H. G. Z. 1891 Nr. 54 S. 145.

daß die Fälle des Art. 743 H. G. B. der Entscheidung der Aufsichtsbehörde nicht entzogen werden sollten.

Wenn das Gericht in der Lage ist, bei Anfechtung des während der Gefahr geschlossenen Vertrages wegen erheblichen Uebermaßes der zugesicherten Vergütung, diese auf das den Umständen entsprechende Maß herabzusetzen, dann ist es ziemlich gleichgültig, ob man sagt: auch wenn die Vergütung herabgesetzt ist, bewahrt dieselbe doch ihren vertragsmäßigen Character. Was das O. L. G. bezüglich des summarischen Verfahrens der Aufsichtsbehörde anführt, kann in gleich zutreffender Weise auch von den Fällen gesagt werden, in denen ein Vertrag nicht geschlossen ist. In der That ist nicht zu ersehen, daß der innere Werth eines von der Aufsichtsbehörde abgegebenen Bescheides in dem einen Fall ein höherer ist, als in dem anderen. Die während der Gefahr abgeschlossenen Verträge noch dadurch zu privilegiren, daß man sie ausnimmt von der gesetzlichen Pflicht, der Prüfung der Aufsichtsbehörde sich zu unterwerfen, dürfte bei der leider bemerkbaren Tendenz, die Vertragsunfreiheit des nothleidenden Schiffers zur Gewährung übermäßiger Versprechungen auszunutzen, nicht empfehlenswerth sein.

Ebenso, wie in vielen Fällen schon das Ansehen der von sachverständigen Beurtheilern aller Umstände unterstützten Aufsichtsbehörde erfahrungsgemäß ausgereicht hat, den Bescheid unangefochten zu lassen, trotz der vorher zu Tage getretenen divergirendsten Anschauungen der Betheiligten, läßt sich eine entsprechende Wirkung auch erwarten, wenn ein während der Gefahr geschlossener Vertrag auf seine Rechtsbeständigkeit oder Anfechtbarkeit hin von der Aufsichtsbehörde geprüft wird.

Nebenbei sind sehr wohl Fälle denkbar, in denen das Zustandekommen eines Vertrages zweifelhaft oder von der einen Partei bestritten sein kann.

Angenommen, es werde aus einem angeblich geschlossenen Vertrage geklagt, so würde, wenn der Abschluß mit Erfolg bestritten würde, das Gericht nach der Auffassung des mitgetheilten oberlandesgerichtlichen Urtheils genöthigt sein, die Klage von Amtswegen abzuweisen, auch wenn der Anspruch sich im Uebrigen als durchaus begründet darstellte.

Da würde es ſich doch gewiß empfehlen, zunächſt, vor Anſtellung der Klage, die Entſcheidung der Auſſichtsbehörde anzurufen.

Die Vereinbarung, die während der Gefahr geſchloſſen iſt, verliert aber ihren Character als gütliche Einigung, wenn die Contrahenten über die Anfechtbarkeit oder Unanfechtbarkeit derſelben ſich nicht einigen können, genau ebenſo, wie wenn in Ermangelung eines während der Gefahr geſchloſſenen Vertrages nachträglich eine Verſtändigung nicht erfolgen kann.

Es iſt bereits erörtert worden, daß die Frage, ob die Vorſchrift des § 36 der Strandungsordnung in allen Fällen zweckmäßig ſei, erheblichen Bedenken unterliegen kann.

Es iſt in vielen Fällen keineswegs ohne Weiteres klar, ob eine Bergung oder Hülfeleiſtung im Sinne des Art. 742 H. G. B. vorliegt, oder nur eine ſonſtige, entweder nach getroffener Vereinbarung oder nach Anſicht der Parteien in angemeſſener Weiſe zu vergütende Dienſtleiſtung.

So kann es im Intereſſe desjenigen, der Dienſte geleiſtet hat, liegen, ſolche als einfache Dienſtleiſtungen aufzufaſſen, einmal, weil in ſolchem Falle der die Vertheilung unter Rheder, Schiffer und übrige Beſatzung vorſchreibende Art. 751 nicht zur Anwendung kommt, ſodann auch, weil nur ein über die Höhe von Berge- oder Hülfslohn geſchloſſener Vertrag der Anfechtung nach Art. 743 eventuell unterliegt, während hingegen der Empfänger der Dienſte beziehentlich der Zahlungspflichtige ein Intereſſe an der entgegengeſetzten Beurtheilung hat.

In anderen Fällen kann der Dienſte Leiſtende ein Intereſſe daran haben, ſeine Dienſte als Bergung oder Hülfeleiſtung in Seenoth aufgefaßt zu ſehen, da er ſich eine höhere Belohnung mit Rückſicht auf den Werth der geretteten Gegenſtände davon verſpricht, während ſeinem Intereſſe dasjenige des Empfängers der Dienſte beziehentlich des Zahlungspflichtigen entgegenſteht.

Ebenſo können einer Klage, die mit Bergung und Hülfeleiſtung ſchlechterdings nichts zu thun hat, Einreden und Widerklagen entgegengeſetzt werden, die ſich auf Bergung und Hülfeleiſtung ſtützen.

Einen Fall der Widerklage, die gegen einen Anſpruch aus dem verſchuldeten Zuſammenſtoß von Schiffen aus einer nach erfolgtem Zuſammenſtoß geleiſteten Hülfe in Seenoth erhoben wurde, betraf die Sache „Weser“ gegen „Teal“, und die ſpäter reprobirte Ent-

fcheidung des Reichsgerichts in Bd. 3 S. 140. Nach der fpäteren Auffaffung, wie fie in der Entfcheidung Bd. 7 S. 64 zum Ausdruck gebracht ift, hätte das Gericht über die Widerklage nicht entfcheiden dürfen, ehe nicht der Anfpruch in Gemäßheit § 36 ff. der Strandungsordnung geprüft war; es hätte alfo die Widerklage zur Zeit abweifen müffen, während das Schickfal der Klage durch die angeführten Beftimmungen nicht betroffen wurde.

Die nachtheilige Wirkung ift ohne Weiteres erfichtlich. Die neue Klage hätte möglicher Weife zu einer Beurtheilung der Sachlage mit oder ohne neue Beweisaufnahme führen können, die von der Beurtheilung der im erften Proceß entfchiedenen Klage abwich; die Formal-Vorfchrift des § 36 Strandungsordnung führt alfo nicht nur zu einer Häufung von Proceffen, fondern möglicher Weife auch zu fonftigen erheblichen Nachtheilen.

In gleicher Weife müßte aber auch eine Einrede, die fich auf Berge- oder Hülfslohns-Anfprüche ftützt, behandelt werden, da kein innerer Grund vorhanden ift, etwa eine Compenfationseinrede anders zu behandeln als einen felbftftändigen Anfpruch.

Indeß läßt fich einwenden, daß der § 36 nur von einem Berge- oder Hülfslohn verlangen, d. h. einem felbftftändigen Anfpruch darauf fpricht, und daß, da die Beftimmung des § 36 gegen die Regel, daß jeder privatrechtliche Anfpruch bei den Gerichten geltend gemacht werden kann, eine Einfchränkung enthält, eine ausdehnende Auslegung nicht gerechtfertigt ift.

Aus demfelben Gefichtspunkte werden wir auch dahin gelangen müffen, daß die Frage, ob vorgängig eine Anmeldung bei dem Strandamt und das fich anfchließende Verfahren ftattzufinden hat, lediglich nach dem Inhalt der Klage zu beurtheilen ift, ob ausweife der zur Begründung des Klageantrages vorgebrachten Thatfachen ein Fall vorliegt, in dem es fich um Bergung oder Hülfeleiftung in Seenoth handelt; die in der Klage gewählte rechtliche Bezeichnung ift dabei gleichgültig [1]).

Es wird daher, wenn mit der Klage Schlepplohn gefordert wird, nicht auf Grund der Einrede, daß es fich um eine Hülfeleiftung in Seenoth handele, eine Klageabweifung wegen Unzuläffigkeit des Rechtsweges bis zur Einholung eines Befcheides der Auffichtsbehörde erfolgen dürfen, wenn das Gericht die Ueberzeugung

---

[1]) R. G. Entfcheidung in Civilf. Bd. 5 S. 89.

gewinnt, daß eine Hülfeleistung in Seenoth vorliegt; während umgekehrt, wenn Berge- oder Hülfslohn mit der Klage gefordert wird, das Gericht selbst dann, wenn es nur außerordentlichen Schlepplohn für angemessen hält, dem § 36 gemäß die Klage einstweilen abweisen müßte.

In Wirklichkeit mag es schwer sein, in allen Fällen klar zu erkennen, ob den Gegenstand der Klage ein dem § 36 unterliegender Anspruch bildet oder nicht, zumal die juristische Bezeichnung des Rechtsverhältnisses kein wesentliches Erforderniß der Klage ist [1]).

Eine weitere Frage ist, ob von der Verpflichtung zur Anmeldung der Ansprüche bei dem Strandamt und dem sich anschließenden Verfahren nur dann die Rede sein kann, wenn sich der Anspruch direct gegen Schiff und Ladung richtet.

Die Praxis der Hamburgischen Gerichte weist zahlreiche Fälle auf, in denen sich die Klage gegen einen Dritten richtet, der weder als Schiffer Vertreter von Rheder und Ladungsinteressent, noch selbst das eine oder andere ist, der vielmehr als „Cavent" mit der Klage überzogen wird. Dieser Dritte ist alsdann Bürge für die Ansprüche auf Berge- oder Hülfslohn; er übernimmt die Bürgschaft, um Schiff und Ladung gegen die Nachtheile zu sichern, die durch Geltendmachung eines Zurückbehaltungsrechts oder durch Erwirkung eines durch das gesetzliche Pfandrecht motivirten und dessen Sicherung bezweckenden Arrestes entstehen würden.

Das Gesetz spricht in § 36 nur von „Ansprüchen auf Berge- oder Hülfslohn" u. s. w., nicht von Personen, gegen welche diese Ansprüche sich richten. Aus der generellen Fassung des § 36 würde man daher entnehmen können, daß es gleichgültig ist, ob die Klage sich gegen den ursprünglichen Schuldner beziehungsweise, wenn man daran festhalten will, daß nach Art. 755 Abs. 1 H. G. B. „eine persönliche Verpflichtung nicht begründet wird", die geretteten Gegenstände richtet, oder gegen dritte Personen, die nur deshalb haften, weil sie sich für die Bezahlung der dem Betrage nach noch festzusetzenden Ansprüche verbürgt haben.

Dagegen sprechen die §§ 37 und 38 von den „Betheiligten", ohne diese näher zu bezeichnen; es fragt sich daher, ob ein solcher

---

[1]) Vergl. Wilmowski und Levy, Civilproceß-Ordnung zu § 230 Note 5 (5. Auflage S. 336).

[illegible] Die [illegible] Ausgang [illegible] für [illegible] Betheiligten [illegible] der [illegible] Rechnung [illegible] er [illegible] z. B. der [illegible] seiner [illegible] für den [illegible]

[illegible] „Partei“ [illegible] „Betheiligte“ und „Partei“ [illegible] dieselbe Bedeutung [illegible] als „Betheiligter“ anzusehen sein.

[illegible] ob die Sicherstellung [illegible] entsprechenden [illegible] oder durch „Caution“, [illegible] Sicherheit bietenden [illegible]

[illegible] annehmen zu müssen, daß es dem [illegible] des Gesetzes entspricht, ebenso wie in dem Falle, daß Sicherheit durch Eigenthümer von Schiff und Ladung durch Baar oder Werthpapiere erfolgt, auch in dem Falle das von der Strandungsordnung vorgeschriebene Verfahren eintreten zu lassen, daß ein Dritter Caution leistet.[1]

Eine weitere Frage ist die, ob der § 36 der Strandungsordnung sich beschränkt auf die Fälle, in denen ein Schiff $\frac{\text{und}}{\text{oder}}$ dessen Ladung nach erfolgter Bergung oder Hülfeleistung einen deutschen Hafen zuerst erreicht hat, beziehentlich auf deutsche Schiffe.

Das H. O. L. G. II spricht sich darüber aus in Sachen Lootsen Tönnies Pauls & Michel Krüß in Helgoland gegen Wilhelm Pott in Hamburg als Caventen für das englische Dampfschiff „Plover“ in einer Entscheidung vom 23. Juni 1888: Der deutschen Strandungs-

---

[1]) Dies scheint auch die Auffassung des H. O. L. G. in der Entscheidung H. G. Z. 1888 Nr. 92 S. 213 ff. zu sein.

ordnung liege die Abſicht, bei Strandungen fremder Seeſchiffe an fremden Küſten zur Anwendung zu gelangen, fern. [1])

Man könnte einwenden, daß, wenn z. B. in einem fremden Küſtengewäſſer eine Bergung oder Hülfeleiſtung ſtattgefunden hat, die rechtliche Beurtheilung der ſich daraus ergebenden Folgen vermöge der aus der Territorialhoheit ſich ergebenden Herrſchaft des fremden Rechts nach dieſem und nicht nach dem Recht des zufällig zur Entſcheidung des Rechtsſtreits berufenen Gerichts erfolgen müſſe.

Die Frage, welches Recht zur Anwendung zu bringen iſt, kann an dieſer Stelle nicht näher geprüft werden.

Wir glauben indeß, daß die Beſtimmung des § 36 dahin zu verſtehen iſt, daß ſie Jeden, der vor einem deutſchen Gericht Anſprüche auf Berge- oder Hülfslohn beziehentlich die gleichgeſtellten Koſten erheben will, nöthigt, dieſe Anſprüche anzumelden. Da das Geſetz keinen Unterſchied macht, wo der Anſpruch entſtanden iſt, welcher Nationaliät der den Anſpruch Erhebende, welcher die Perſonen ſind, gegen die ſich der Anſpruch richtet, ob das Schiff unter deutſcher oder fremder Flagge fährt, ſo kann auch weder vom Strandamt, noch von der Aufſichtsbehörde, noch von dem Gericht ein Unterſchied gemacht werden. Allerdings können nun Fälle vorliegen, in denen zweifellos fremdes Recht zur Anwendung zu bringen iſt, indeß dies kann von der Verpflichtung, die Anſprüche bei dem Strandamte anzumelden, nicht entbinden.

Die Beſtimmungen in §§ 37 und 38 der Strandungsordnung ſind dürftig, denn ſie regeln das von Strandamt und Aufſichtsbehörde einzuhaltende Verfahren nur ſehr oberflächlich.

§ 37 iſt erſichtlich zunächſt berechnet auf ein einfaches mündliches Verfahren, er ſpricht von „Anhörung“ der Betheiligten, von irgend einer Aufzeichnung der Angaben derſelben, von Zeugenvernehmung iſt nicht die Rede. Doch ſcheint nicht ausgeſchloſſen, daß Journal, Schiffsverklarung, Schiffsmanifeſt und ſonſtige Ladungspapiere vorgelegt, daß Schätzungen der geretteten Gegenſtände vorgenommen werden.

Irgend ein Zwang, dem Strandamt irgend welche Mittheilungen

[1]) H. G. Z. 1888 Nr. 92 S. 213 ff.

zu machen, exiſtirt nicht. Ebenſowenig iſt für die Aufſichtsbehörde, der die weitere Thätigkeit zufällt, auf Grund der Berechnung der aufgeſtellten Forderungen und der gutachtlichen Bemerkungen des Strandamts die angemeldeten Anſprüche zu prüfen und durch Beſcheid feſtzuſetzen, etwas Anderes beſtimmt, als daß die Prüfung nach den Beſtimmungen des A. d. H. G. B. Buch V Titel 9 erfolgen ſoll.

Der Beſcheid, der für das weitere gerichtliche Verfahren von Bedeutung iſt, kann nun verſchieden ausfallen. Er kann den Anſpruch auf Berge- oder Hülfslohn verneinen, weil weder Bergung noch Hülfeleiſtung in Seenoth vorliegt, oder er kann unter Feſtſtellung, daß das eine oder andere vorliegt, den einzelnen Betheiligten einen beſtimmten Betrag zuſprechen, oder er kann dahin ausfallen, daß die Behörde aus dem ihr vorliegenden Material eine hinreichende Ueberzeugung über Begründetheit oder Unbegründetheit der geltend gemachten Anſprüche nicht gewinnen kann, oder daß, da die Beſtimmungen des Deutſchen Handelsgeſetzbuchs nicht anwendbar erſcheinen, eine Feſtſetzung nicht erfolgen kann.

Das Geſetz hat anſcheinend nur die beiden erſten Möglichkeiten im Auge gehabt, alſo daß die Aufſichtsbehörde das Vorhandenſein eines Bergungs- oder Hülfeleiſtungsfalls verneint oder einen nach Auffaſſung der Betheiligten zu geringen beziehentlich zu hohen Berge- oder Hülfslohn feſtgeſetzt hat.

Denn nur in dieſem Falle würde ſich eine Partei durch den Beſcheid der Aufſichtsbehörde beſchwert fühlen und gegen denſelben den Rechtsweg ergreifen können. Andererſeits wird den Beſtimmungen des § 39 nicht zu entnehmen ſein, daß, wenn die Aufſichtsbehörde es aus dem einen oder anderen Grunde ablehnt, in der Sache ſelbſt eine Entſcheidung zu treffen, alſo wegen Mangels genügenden Materials, oder weil ſie die Beſtimmungen des Deutſchen H. G. B. für unanwendbar erachtet, nunmehr gegen dieſen Beſcheid der Rechtsweg und zwar innerhalb einer Präcluſivfriſt von 14 Tagen ſtattfinden muß.

Das H. O. L. G., H. G. Z. 1888 Nr. 92 S. 213 ff., ſcheint der Meinung zu ſein, daß in den Fällen, in denen ſich die Aufſichtsbehörde für unzuſtändig erklärt, gleichwohl innerhalb der 14 tägigen Friſt nach Zuſtellung des Beſcheides Klage erhoben werden muß. Indeß thatſächlich handelt es ſich garnicht um

Anfechtung eines Befcheides, fondern nur um die Eröffnung des Rechtsweges.

Eine weitere Frage ift, ob die Auffichtsbehörde berechtigt ift, wenn es fich um einen Berge- oder Hülfslohns-Anfpruch handelt, nach Auffaffung der Auffichtsbehörde aber nur anderweitige angemeffen zu vergütende Thätigkeit vorliegt, auch über diefen von ihr angenommenen Thatbeftand einen innerhalb 14 Tagen mit der Klage anzufechtenden Befcheid zu geben.

Genau genommen würde in folchem Befcheid eine doppelte, verfchieden zu behandelnde Entfcheidung liegen;

1. die Entfcheidung: Der Anfpruch auf Berge- oder Hülfslohn ift unbegründet. — Zu diefem Befcheid hat die Auffichtsbehörde gefetzliche Zuftändigkeit. Welche Partei fich hierdurch befchwert findet, muß innerhalb 14 Tagen den Rechtsweg befchreiten.
2. die Entfcheidung: Der Berge- oder Hülfslohn Beanfpruchende hat aus einem anderen Rechtstitel, z. B. aus einem reinen Schleppvertrag, einen Anfpruch auf außerordentlichen Schlepplohn in beftimmter Höhe.

Für diefe Entfcheidung fehlt es der Auffichtsbehörde an gefetzlicher Zuftändigkeit; denn der Grundfatz, der für die Gerichte gilt, daß in einem weitergehenden Anfpruche ein geringerer als mit enthalten anzufehen ift, gilt für das hier in Frage ftehende Verfahren um fo weniger, als mit folcher Entfcheidung ganz andere rechtliche Confequenzen verknüpft find. Dagegen könnten die Betheiligten fich einem entfprechenden Schiedsfpruche der Auffichtsbehörde unterwerfen; ob dies aber die Abficht der Parteien gewefen ift, und folche Abficht rechtliche Folgen hat, wird fich nur in einem concreten Falle entfcheiden laffen; in der Regel dürfte fie zu verneinen fein.

Solche Entfcheidung kann fich daher nur als eine unpräjudizirliche Meinungsäußerung der Behörde darftellen; fie ift der Rechtskraft nicht fähig; fie braucht nicht innerhalb 14 Tagen im Wege der Klage angefochten zu werden.

Es ift alfo rechtlich möglich, daß die Partei, welcher der Anfpruch auf Berge- oder Hülfslohn aberkannt, dagegen ein beftimmter Betrag als außerordentlicher Schlepplohn von der Auffichtsbehörde zuerkannt ift, den Befcheid anzufechten unterläßt und gleichwohl

im Wege der Klage einen höheren Schlepplohn beanfprucht, und daß andererfeits auch die Partei, welcher gegenüber die Verpflichtung zur Zahlung eines außerordentlichen Schlepplohns beftimmter Höhe ausgefprochen ift, ihrerfeits, trotzdem fie die Entfcheidung anzufechten unterlaffen hat, einer fpäteren Klage gegenüber alle Einwendungen entgegenfetzen kann.

Aufwendungen und Koften.

§ 39. A. Die Aufwendungen.

Das Handelsgefetzbuch unterfcheidet den Berge- oder Hülfslohn einerfeits und die nach beendeter Bergung oder Rettung entftandenen Koften andererfeits.

Unter Berge- oder Hülfslohn wird nach Art. 742 die Vergütung verftanden, welche den Bergern oder Hülfeleiftenden für die von Erfolg begleitete Thätigkeit zukommt, fei es, daß fie in einer eigentlichen Bergung, fei es, daß fie in einer Hülfeleiftung in Seenoth beftanden hat.

Art. 745 beftimmt nun im erften Abfatz, daß der Berge- oder Hülfslohn zugleich die Vergütung für die Aufwendungen umfaßt, welche zum Zweck des Bergens und Rettens gefchehen find.

Darin liegt zunächft ausgefprochen, daß eine Vergütung für Aufwendungen erfolgen foll. Die Frage ift dabei, ob folche Aufwendungen, um einen Anfpruch auf Vergütung zu erzeugen, fich als nützliche Aufwendungen darftellen müffen, alfo als folche, die den geborgenen oder geretteten Gegenftänden zu Gute gekommen find, oder ob es genügt, daß fie auf Seiten des Bergenden oder Hülfeleiftenden eine Aufwendung darftellen?

Wir müffen zunächft prüfen, was unter dem Worte „Aufwendungen" zu verftehen ift.

In den Berathungen der Hamburger Commiffion Pag. 2837 wurde die Frage erörtert, welche Auslagen und Koften fchon als durch den Bergelohn erfetzt anzufehen, und welche den Bergern befonders zu vergüten feien. Bei jedem Bergungsfalle kämen, abgefehen von den Bemühungen der Berger, Leiftungen vor, für welche in irgend einer Form eine genügende Entfchädigung gegeben werden müffe. Dahin gehöre namentlich die Aufwendung von

Material, Böten, Wagen und dergleichen. Von anderer Seite wurde der Unterschied hervorgehoben zwischen den Kosten, welche durch den Bergungsact selbst entständen und als durch den Bergelohn vergütet anzusehen seien, und denjenigen Kosten, welche nach der Bergung erforderlich würden und besonders vergütet werden müßten.

Mehrere Abgeordnete waren der Meinung, daß den Bergern und Helfern wenigstens die außerordentlichen Kosten und Verwendungen besonders zu vergüten seien, welche durch den Act der Bergung und Hülfeleistung selbst erforderlich würden, daß daher die Bestimmung, der Bergelohn und Hülfslohn umfaßt zugleich die Vergütung für die Aufwendungen, welche die Berger oder Helfer beim Bergen und Helfen gehabt haben, auf die gewöhnlichen Auslagen und Verwendungen für die Bergung und Hülfeleistung, für die gewöhnliche Ausrüstung hierzu u. s. w. zu beschränken sei.

Wieder Andere waren der Ansicht, daß den Bergern und Helfern alle Verwendungen und Auslagen während und nach der Bergung und Hülfeleistung, als Bootmiethe, Fuhrlohn u. dgl. besonders zu vergüten seien, der Bergelohn somit nur für ihre persönlichen Leistungen zu reichen sei.

Man einigte sich schließlich dahin, in dem die Grundsätze für die Bestimmung des Betrages enthaltenden Artikel hervorzuheben, bei Festsetzung des Bergelohns seien auch die für die Bergung und Rettung selbst erforderlich werdenden Auslagen und Verwendungen in Betracht zu ziehen.

In zweiter Lesung kam die Commission auf diesen Punkt nicht weiter zurück.

Die Fassung der Redactionscommission „Aufwendungen, welche zum Zweck des Bergens oder Rettens geschehen sind", weicht nun etwas ab von dem in erster Lesung gefaßten Beschluß: „Aufwendungen, welche die Berger und Helfer beim Bergen und Helfen gemacht haben".

Würden wir die Verhandlungen nicht kennen, sondern nur den Gesetzestext, so würden zu den Aufwendungen, welche zum Zweck des Bergens oder Rettens geschehen sind, solche Aufwendungen zu zählen sein, deren Ziel sich auf das Bergen und Retten richtet, also insbesondere auch solche Aufwendungen, ohne

welche eine Bergung und Rettung im concreten Fall nicht vorgenommen werden kann.

Als ſolche Aufwendungen würden einmal die Aufopferung von Vermögensſtücken anzuſehen ſein, welche den Bergern oder Helfern gehören, oder für deren Erhaltung ſie Dritten gegenüber verantwortlich ſind, z. B. der erhöhte Kohlenverbrauch eines zur Hülfeleiſtung verwendeten Dampfſchiffs, andererſeits auch Verwendungen, welche zwar eine ſpätere anderweitige Benutzung der verwendeten Gegenſtände zulaſſen, aber in der Regel nur gegen Entgelt für die Zwecke Anderer hergegeben zu werden pflegen, z. B. die Miethe für einen Dampfer, der von einem Bergungsunternehmer verwendet wird.

Indeß liegt eine Aufwendung im weiteren Sinne auch dann vor, wenn durch die fragliche Handlung oder in Folge derſelben Rechtsanſprüche gegen den Aufwendenden erwachſen, oder er genöthigt iſt, ſeinerſeits auf Rechtsanſprüche zu verzichten, z. B. wenn zwecks Ausführung einer Bergung oder Hülfeleiſtung der Schiffer Ladungstheile über Bord wirft oder einer Beſchädigung ausſetzt, oder wenn durch die in Folge einer Bergung oder Hülfeleiſtung eingetretene Verzögerung abgeſchloſſene Frachtverträge unausführbar werden, oder Conventionalſtraf-Anſprüche entſtehen.

Die Worte „zum Zwecke des Bergens und Rettens“ würden nun bedeuten, daß die geſchilderten Aufwendungen dann zugleich mit den Bemühungen der Berger oder Helfer zu vergüten, beziehentlich bei Feſtſetzung des Berge- oder Hülfslohns zu berückſichtigen ſeien, wenn dieſe Aufwendungen in bewußter Abſicht gemacht wären; andernfalls würde die thatſächliche Aufwendung nicht ausreichen.

Nun liegt es ohne Weiteres auf der Hand, daß in vielen Fällen bei Vornahme der Bergung oder Hülfeleiſtung durchaus nicht abzuſehen iſt, ob ſolche Aufwendungen erforderlich ſind, ob ſie eintreten werden. Vielleicht hat der Schiffer eines helfenden Schiffs keinerlei Kenntniß davon, welche Rechtsfolgen ſich an eine Verzögerung in Folge von Verträgen, die der Rheder eingegangen war, knüpfen.

Man würde daher zweifellos ein Reſultat, das bei gleicher Sachlage verſchiedene Wirkungen eintreten läßt, jenachdem die Aufwendungen beabſichtigt oder nicht beabſichtigt waren, als recht unbefriedigend bezeichnen müſſen.

Nimmt man indeß an, daß die Faſſung des Art. 745 Abſ. 1 nichts anderes bedeute, als was beſchloſſen war: Aufwendungen, welche die Berger und Helfer beim Bergen und Helfen gehabt haben, dann ſchränkt ſich der Kreis jener Aufwendungen erheblich ein. Es würden alsdann darunter zu verſtehen ſein ſolche Aufwendungen, welche räumlich und zeitlich mit den Bergungs- und Rettungsarbeiten zuſammenfallen, welche in einem directen Cauſalzuſammenhang mit der Bergung und Rettung ſtehen.

Dann fallen darunter z. B. nicht die Anſprüche, welche durch Unausführbarkeit abgeſchloſſener Frachtverträge entſtehen; denn die Ausführung eines Frachtvertrages hat zunächſt nichts mit Bergung und Hülfeleiſtung zu thun; ebenſowenig Conventionalſtrafen, welche in Folge der eintretenden Verzögerung etwa gezahlt werden müſſen. Dagegen kommt es für die Aufwendungen dann nicht in Betracht, ob ſie beabſichtigt waren, oder ob ſie unbeabſichtigter Weiſe gemacht werden mußten. Die Berger, deren Rettungsboot bei Ausführung der Arbeiten zertrümmert wird, haben daſſelbe nicht zum Zwecke des Bergens oder Rettens aufgewendet, aber ſie haben dieſe Aufwendung beim Bergen gehabt; es iſt nicht mehr als billig, daß ihnen dafür, wenn auch nur durch Berückſichtigung bei der Feſtſetzung des Bergelohns, Erſatz wird. Der erhöhte Kohlenverbrauch, der durch vielleicht mehrtägiges Schleppen eines nothleidenden Segelſchiffes durch ein Dampfſchiff entſtanden iſt, iſt nicht zum Zwecke des Rettens geſchehen, aber die Helfer haben dieſe Mehraufwendung gehabt, darum muß ſie ihnen, beziehungsweiſe denen, für deren Rechnung der Mehrverbrauch ſtattgefunden hat, erſetzt werden.

Es kommt nun nach dem Wortlaute des Geſetzes nur darauf an, daß die Aufwendungen „geſchehen“ ſind, nicht daß ſie nothwendig waren, um den angeſtrebten Erfolg, die Bergung oder Rettung herbeizuführen; es genügt, daß ſie bei Gelegenheit der Bergungs- oder Rettungsarbeiten, durch dieſe veranlaßt, geſchehen ſind. Darum iſt Erſatz zu leiſten für ein verlorenes Boot, für eine zerriſſene Troſſe, für eine Beſchädigung, die das helfende Schiff durch einen Zuſammenſtoß mit dem nothleidenden etwa bei Gelegenheit der Uebernahme einer Troſſe erlitten hat. Es ſind alſo unter den geſchehenen und darum zu erſetzenden Aufwendungen, neben den beabſichtigten oder mit Ausführung der Arbeit nothwendig

verbundenen, auch solche Aufwendungen zu verstehen, welche ohne Absicht, aber durch die Ausführung veranlaßt, geschehen sind.

Dagegen werden wir die Frage, ob auch solche Verluste oder Beschädigungen zu ersetzen sind, welche auf ein Verschulden der Berger oder Helfer zurückzuführen sind, zu verneinen haben. Indeß ist der Begriff der Culpa hier nicht dahin zu verstehen, daß jeder Nachtheil, jeder Aufwand, welcher bei äußerster Sorgfalt hätte vermieden werden können, auf Culpa zurückzuführen wäre. Die Bergung und Hülfeleistung erfordern vielfach ein schnelles und energisches Einschreiten von Seiten der Berger und Helfer, und daher ist nicht immer Zeit zu ängstlichen Berechnungen und Ueberlegungen. Man wird daher von einer Culpa nur dann reden können, wenn das in einer entsprechenden Lage von einem sorgfältigen Schiffer, bezw. Berger und Helfer gewöhnlich angewandte Maß von Sorgfalt und Umsicht nicht angewendet ist; ein in solchem Falle entstandener Aufwand wird sich nur als bei Gelegenheit der Bergung und Hülfeleistung erfolgt, nicht als durch sie veranlaßt darstellen. Aus dem gleichen Grunde kann auch ein in Folge bloßen Zufalles, ohne Zusammenhang mit der Bergungs- und Rettungsthätigkeit erfolgter Aufwand, der nur bei Gelegenheit, aber nicht durch sie veranlaßt, geschehen ist, keinen Anspruch auf Vergütung geben.

Wir glauben, daß bei unserer Auslegung des Art. 745 Abs. 1 der Billigkeit, welche Licht und Schatten gleichmäßig vertheilt, Rechnung getragen wird.

Wenn dabei zu Lasten der geborgenen oder geretteten Gegenstände eine Reihe von Aufwendungen sind, von denen dieselben keinen unmittelbaren Nutzen gehabt haben, so ist dabei zu berücksichtigen, daß, sofern es sich um die Bergung eines von der Besatzung in Seenoth verlassenen Schiffes handelt, die Interessenten des verlassenen und geretteten Schiffes bezw. der Ladung durch eine Inanspruchnahme für die entstandenen Aufwendungen darum kein Schaden trifft, weil, wenn die Thätigkeit, welche die Aufwendungen veranlaßte, unterblieben wäre, in der Regel ein erheblicherer Verlust auf Seiten der Interessenten eingetreten wäre.

Handelte es sich dagegen um eine Hülfeleistung, so entspricht es der Billigkeit, daß diejenigen, für deren Interesse die angebotene Hülfe in Anspruch genommen ist, dieselbe als unter der Voraus-

ſetzung angeboten und angenommen betrachten, daß das Riſico der Unternehmung zwar, wenn nichts gerettet wird, den Hülfeleiſtenden trifft, daß dagegen das wirklich Gerettete in erſter Linie dazu dient, die Koſten der Rettung zu erſetzen.

Wenn dabei der Unterſchied gemacht wird zwiſchen Aufwendungen, welche durch die Rettungsthätigkeit ſelbſt dem Rettenden erwachſen, und ſolchen, die nur bei Gelegenheit derſelben entſtehen, ſo entſpricht das Ausſcheiden der letzteren dem Geſichtspunkt, daß nicht eine Prämie auf ein tollkühnes Handeln, auf eine Ueberſchätzung der Leiſtungsfähigkeit von Seiten des Helfenden geſetzt werden ſoll; andernfalls würde die Gefahr vorhanden ſein, daß geeignetere Perſonen, von deren Thätigkeit ein beſſerer Erfolg zu erwarten ſteht, durch weniger geeignete von der Rettungsthätigkeit zurückgehalten werden.

Wenn wir ferner caſuelle Aufwendungen ausſcheiden, ſo dürfte die Begründung dafür in dem Mangel des Cauſalzuſammenhanges zwiſchen der Rettungsthätigkeit und den Aufwendungen zu finden ſein.

Ferner aber erſcheint es nicht gerechtfertigt, den Intereſſenten der geretteten Gegenſtände auch eine, wenn auch nur dingliche Haftung für ſolche Nachtheile, die die Berger oder Helfer erlitten haben, aufzubürden, welche nicht eine unmittelbare Folge der Bergung und Rettung ſelbſt ſind. Wollte man dies thun, ſo würde leicht der daraus den Intereſſenten der geretteten Gegenſtände erwachſende Nachtheil den Vortheil überſteigen können. Bei einer Hülfeleiſtung hat der die Hülfe Annehmende mit den etwa noch überſehbaren Thatſachen zu rechnen; die möglicher Weiſe für den Helfer entſtehenden directen Nachtheile kann er annähernd ſchätzen, indirecte Nachtheile entziehen ſich in der Regel gänzlich ſeiner Schätzung.

Sind ſie dem Helfer ſelbſt unbekannt, ſo kann er im Augenblick, in dem er ſeine Hülfe anbot, nicht darauf gerechnet haben, daß ſie ihm erſetzt werden; kennt er ſie dagegen, oder ſetzt er ſie als möglich voraus, ſo bleibt es ihm unbenommen, den Erſatz derſelben zur Bedingung der Hülfeleiſtung zu machen; es iſt alsdann Sache des Hülfeſuchenden, zu erwägen, ob ihm für ſolchen Preis die angebotene Hülfe nicht zu theuer iſt. Vielfach wird er in der Lage ſein, von anderer Seite Hülfe zu erhalten, bei welcher ſolche ungünſtige Umſtände die Gewährung der Hülfe nicht erſchweren.

---

§ 41. B. Die Kosten.

Versteht das Gesetz unter Berge- und Hülfslohn die Vergütung für die erfolgreichen Bemühungen der Berger oder Helfer einschließlich der Vergütung für die zum Zweck des Bergens und Rettens gemachten Aufwendungen, so sondert es dagegen aus in Art. 745 Abs. 2:

„Die Kosten und Gebühren der Behörden, die von den geborgenen oder geretteten Gegenständen zu entrichtenden Zölle und sonstigen Abgaben, und die Kosten zum Zwecke der Aufbewahrung, Erhaltung, Abschätzung und Veräußerung derselben.“

Zu ihnen kommen noch die in § 11 der Strandungsordnung als Bergungs- und Hülfskosten im Sinne des Art. 745 Abs. 2 bezeichneten Vergütungen, die in §§ 4, 5 und 6 erwähnt sind, ferner die in § 34 der Strandungsordnung erwähnten Kosten der Verhandlungen und des Aufgebotsverfahrens.

Die Verhandlungen der Hamburger Commission ergeben, daß die Aufzählung derjenigen Kosten und Gebühren, welche nicht im Berge- oder Hülfslohn enthalten sein sollen, eine ausschließliche sein sollte. Ein Antrag, eine generelle Clausel aufzunehmen, daß in Berge- oder Hülfslohn nicht begriffen seien:

> „endlich die etwaigen außerordentlichen Kosten und Verwendungen für das Geborgene nach der Bergung“

fand keine Zustimmung; es wurde hervorgehoben, daß außer den genannten Kosten keine anderen Kosten, die hier noch in Betracht kommen könnten, denkbar seien.

Die Bestimmung des Art. 745 Abs. 2 hat eine doppelte Bedeutung: sie zählt einmal auf diejenigen Kosten und Gebühren, welche neben dem Berge- oder Hülfslohn zu zahlen sind, bezw. auf den geborgenen oder geretteten Gegenständen ruhen, sodann aber hat die Aufzählung die Bedeutung, den Nettowerth der geborgenen oder geretteten Gegenstände zu bestimmen.

Dieser Nettowerth ist in sofern maßgeblich, als er bei Bestimmung des Betrages des Berge- oder Hülfslohns nach Art. 746 insbesondere in Anschlag zu bringen ist, als ferner nach Art. 747 die Maximalgrenze des Bergelohns der Regel nach ein Drittel dieses Werthes, ausnahmsweise die Hälfte desselben, bildet, während nach Art. 748 bei Festsetzung des Hülfslohns auf diesen Werth nur eine untergeordnete Rückficht zu nehmen ist.

Diese Kosten sind daher im Voraus in Abzug zu bringen; es ergiebt sich daraus: je höher die nach der Bergung oder Hülfeleistung entstehenden Kosten sind, desto niedriger liegt die Maximalgrenze, innerhalb welcher sich die Festsetzung des Berge- oder Hülfslohns bewegen kann.

Bezüglich der einzelnen „Kosten", die nicht im Berge- oder Hülfslohn einbegriffen sind, bedarf es nur weniger Worte. Es handelt sich bezüglich der Forderungsberechtigten möglicherweise um verschiedene Kategorien: den Staat oder seine Organe, Communalbehörden, Berger und Helfer, dritte Personen, die Interessenten der geretteten Gegenstände.

Soweit es sich um ein Schiff handelt, kommen alle solche Kosten und Abgaben in Betracht, welche dem Anspruch der Berger oder Helfer vorgehen können; es sind dies die in Art. 757 Nr. 1—3 aufgeführten Kosten des Zwangsverkaufs des Schiffs, zu welchen auch die Kosten der Vertheilung des Kaufgeldes, sowie die etwaigen Kosten der Bewachung, Verwahrung und Erhaltung des Schiffs und seines Zubehörs seit der Einleitung des Zwangsverkaufs oder seit der derselben vorausgegangenen Beschlagnahme gehören; die Bewachungs- und Verwahrungskosten seit der Einbringung in den letzten Hafen, ferner die öffentlichen Schiffs-, Schifffahrts und Hafenabgaben, insbesondere die Tonnen-, Leuchtfeuer-, Quarantäne- und Hafengelder.

Doch kommen diese Forderungen für die Bestimmung der Maximalgrenze des Berge- oder Hülfslohns nur soweit in Betracht, als sie bei Festsetzung des Berge- oder Hülfslohns bereits entstanden waren.

Art. 745 Abs. 2 verweist zwar nicht auf die Bestimmungen des Art. 757, aber er enthält auch keine Beschränkung, daß die „Kosten und Gebühren" der Behörden durch den Bergungs- oder Hülfeleistungsfall entstanden sein müssen. In den Verhandlungen ist betreffend die Abgaben und Zölle betont[1]), daß die Berger in Wirklichkeit keine werthvollere als eine mit den Zöllen beschwerte Ladung geborgen hätten, da dies Geborgene nur nach vorheriger Entrichtung der Zölle in den Verkehr gebracht und versilbert werden könne. Derselbe Gesichtspunkt muß auch für die

[1]) Protokolle S. 2846.

auf dem Schiffe laſtenden Koſten und Abgaben gelten, deren Berichtigung der Befriedigung der Berger oder Helfer vorausgehen muß.

Die Koſten der Aufbewahrung, Erhaltung, Abſchätzung und Veräußerung können zu Anſprüchen der Behörde, der Berger und Helfer und der Intereſſenten ſelber führen. Es gehören zu den Koſten der Aufbewahrung nicht nur ſolche Koſten, welche an einen Dritten gezahlt werden müſſen, ſondern auch die Vergütung, welche als eine angemeſſene Entſchädigung denjenigen, welche die Güter in Verwahrung haben, zuzubilligen iſt, ferner die Koſten, welche durch einen Transport an den geeigneten Aufbewahrungsort entſtehen, die Vergütung für eine den Umſtänden entſprechende Bewachung der aufbewahrten Gegenſtände.

Zu den Koſten der Erhaltung gehören auch die Koſten für etwaige Reinigung oder Trocknung der z. B. durch Seeunfälle verunreinigten oder naß gewordenen Güter, ferner die Koſten einer etwa genommenen Verſicherung.

Es kommt nicht darauf an, ob die Erhaltung im Intereſſe der Intereſſenten oder der Gläubiger vorgenommen iſt; denn da die Geltendmachung des Anſpruchs an die Erhaltung der geretteten Gegenſtände geknüpft iſt, ſo verfolgt der Gläubiger, ſofern er Koſten auf die Erhaltung der ihm als Pfand haftenden Gegenſtände verwendet, ein auch dem Intereſſenten gegenüber zu ſchützendes berechtigtes Intereſſe.

Die Abſchätzung kann auf Veranlaſſung der Behörde, der Berger oder Helfer, des Schiffers oder der Intereſſenten geſchehen. Die Abſchätzung kann erforderlich werden, wenn es ſich um die Höhe der eventuell zu beſtellenden Sicherheit handelt, wie wenn die Feſtſtellung der Maximalgrenze oder die Ermittelung des bei der Feſtſetzung des Berge- oder Hülfslohns zu berückſichtigenden Werthes in Frage kommt. Die Veräußerung kann geſchehen einmal, wenn es ſich um dem Verderben ausgeſetzte Gegenſtände handelt, ſodann aber auch, wenn es ſich darum handelt, die Mittel für die Befriedigung der Berger oder Helfer beziehentlich für die Bezahlung der ſonſtigen Bergungs- und Hülfskoſten zu beſchaffen.

Da bei der Hülfeleiſtung der Regel nach der Schiffer den Gewahrſam der geretteten Gegenſtände behält, oder bei Vermeidung perſönlicher Haftung das zur Sicherung der Anſprüche auf die Bergungs- und Hülfskoſten dienende Pfandrecht auszuüben hat, ſo

werden alle von ihm aufzuwendenden Koſten für Aufbewahrung, Erhaltung, Abſchätzung und Veräußerung des Pfandes als Hülfskoſten erſcheinen und gleichfalls vorher in Abzug gebracht werden müſſen. Das gleiche Recht wird man auch dem Rheder und den Ladungsintereſſenten einräumen müſſen. Auch ſie werden von dem Werth der geborgenen und geretteten Gegenſtände vorweg in Abzug bringen dürfen, was ſie auf die Aufbewahrung, Erhaltung, Abſchätzung und Veräußerung verwendet haben.

Dies liegt einmal ſchon in der Natur der Sache, denn andernfalls würden ſich eventuell die Berger und Helfer zum Nachtheil der Intereſſenten bereichern; andererſeits aber enthält das Geſetz bezüglich der Perſon, welche ſolche Koſten zu entrichten hat, keine Einſchränkung.

Die engliſche Merchant Shipping Act 1854 (17 und 18 Vict. chap. 104) Sect. 458 traf die Beſtimmung, daß für die unter dem Namen Salvage zuſammengefaßten Bergungs- und Hülfeleiſtungsdienſte gezahlt werden ſoll: a reasonable amount of salvage together with all expenses properly incurred by him (d. h. den Salvor): in the performance of such services; in der neuen Redaction Merchant Shipping Act 1894 Sect. 544 iſt nur von einem reasonable amount of salvage die Rede.

Die ſkandinaviſchen Seegeſetze § 226 beſtimmen: Der Bergelohn enthält zugleich die Vergütung für das In-Sicherheit-Bringen des Geborgenen und für die dazu geſchehene Verwendung von Fahrzeugen oder anderen Geräthſchaften.

Doch ſprechen die Motive zu § 227 des gemeinſchaftlichen Entwurfs S. 166 aus, daß, da die Verluſte und directen Ausgaben der Berger den Werth des Geretteten überſteigen können, das Gerettete bis zu ſeinem vollen Werth zur Deckung dieſer Verluſte und Ausgaben verwendet werden müſſe.

Das portugieſiſche Handelsgeſetzbuch von 1888 Art. 686[1]) entſpricht weſentlich dem Art. 745 des deutſchen H. G. B.; es ſetzt an Stelle der Aufwendungen alle von den bergenden oder hülfeleiſtenden Perſonen bewirkten Ausgaben.

---

[1]) **Borchardt, Nachtrag I. S. 187.**

[illegible] beschränkenden [illegible]

[illegible] beschränkt [illegible] von dem [illegible] des Falles festzusetzen [illegible] durch welche [illegible]

[illegible] und Hülfslohn [illegible] daß das Gericht [illegible] Gegenstände [illegible] Sach- [illegible] bei theilbaren [illegible] lassen, [illegible] Aber weder haben [illegible] ein Theil des [illegible] noch eine Pflicht, [illegible] auf solche Weise [illegible] geborgenen oder geretteten [illegible] sich mit Ueber- [illegible] zu geben.

[illegible] oder Gerettete für ihre Forderung, [illegible] und zwar ungetheilt, [illegible] Verschlechterung oder Verlust eines Theils derselben ihnen nicht schadet, sofern sie aus dem verbleibenden Theil ihre Befriedigung finden können.

Würde zum Beispiel nach erfolgter Bergung, während die geborgenen Güter in Ausübung des Zurückbehaltungsrechts sich am Lande befinden, ein Theil derselben durch Feuer zerstört werden, so würde gleichwohl der verbleibende Theil für die gesammte Forderung haften.

Die Möglichkeit ist daher gegeben, daß die Interessenten trotz erfolgter Bergung nichts erhalten.

Der Art. 747 läßt jedoch die Möglichkeit zu, daß das den Berge- oder Hülfslohn festsetzende Urtheil nicht auf einen bestimmten Geldbetrag, sondern auf eine Quote des Werthes der geborgenen oder geretteten Gegenstände lautet.

Dies ist indeß nicht als die Regel, sondern als die Ausnahme anzusehen und nur zuläßig, wenn die Parteien einen dahin gerichteten

übereinſtimmenden Antrag ſtellen. Auch hier iſt zu unterſcheiden zwiſchen einer Quote der geborgenen oder geretteten Gegenſtände und einer Quote des Werths derſelben. Dieſer Werth braucht im Urtheil nicht angegeben zu werden; vielmehr kann eine nachträgliche Ermittelung deſſelben ſtattfinden. Die Ermittelung geſchieht durch Abſchätzung dann, wenn die Parteien mit dieſer Art der Ermittelung einverſtanden ſind, und zwar können ſie ſich im Voraus an den erſt zu ermittelnden Werth für gebunden erklären, oder den ohne ſolches vorgängiges Einverſtändniß ermittelten Werth als bindend anerkennen. Fehlt es an ſolchem vorgängigen oder nachträglichen Einverſtändniß, ſo läßt ſich der maßgebende Werth nicht anders als durch den in Gemäßheit der etwa beſtehenden Vorſchriften vorzunehmenden Verkauf der Gegenſtände feſtſtellen. Dieſer Verkauf wird in der Regel da vorzunehmen ſein, wo ſich die geborgenen oder geretteten Gegenſtände befinden. Die Gläubiger haben keine Verpflichtung, zu dulden, daß die ihnen als Pfand haftenden Gegenſtände etwa an einen anderen günſtigere Verkaufschancen bietenden Platz gebracht werden, da ſie dadurch möglicher Weiſe einer neuen Gefahr ausgeſetzt werden, die die Verwirklichung ihres Rechts beeinträchtigt. Willigen ſie indeß ein, ſo würden die Koſten ſolchen Transportes von dem Erlös im Voraus in Abzug zu bringen ſein.

---

§ 42. **Fortſetzung. Die Maximalgrenze.**

Die weitere Beſchränkung iſt die, daß der Betrag des Bergelohns den dritten Theil des Werths der geretteten Gegenſtände nicht überſteigen ſoll.

Nur ausnahmsweiſe, wenn die Bergung mit ungewöhnlichen Anſtrengungen und Gefahren verbunden war, und jener Werth zugleich ein geringer iſt, kann der Betrag bis zur Hälfte des Werths erhöht werden. Art. 748. Der Hülfslohn iſt ſtets unter dem Betrage feſtzuſetzen, welchen der Bergelohn unter ſonſt gleichen Umſtänden erreicht haben würde. Auf den Werth der geretteten Gegenſtände iſt bei Beſtimmung des Hülfslohns nur eine untergeordnete Rückſicht zu nehmen.

Das Geſetz unterſcheidet alſo zwiſchen dem Maximalbetrag des Bergelohns und dem des Hülfslohns; bei erſterem ſtellt es eine

[illegible] Verpflichtungen. [illegible] Ausnahme: bei [illegible]

Wir [illegible] dem Berge- bezw. Hülfs- [illegible] Aufwendungen, welche zum [illegible] liegt. Je größer [illegible] der für die [illegible] Betrag sein: [illegible] Aufwendungen ein Drittel [illegible] und wenn [illegible] nicht einmal [illegible]

[illegible] über die Maximalgrenze [illegible] europäischen [illegible]

Der englische Merchant Shipping Act 1894 Sect. 544 spricht [illegible]

[illegible] unterliegt freiem [illegible] Gerichtspraxis [illegible] Anschauungen [illegible] Nordamerika gebildet.

Die [illegible] als Regel in keinem Falle [illegible] mehr als die Hälfte des [illegible] Werthes [illegible] nicht, wenn [illegible] Werth des Geretteten über- [illegible]

Das [illegible] enthält keine Bestimmung [illegible] Maximalbetrages, läßt aber nur bei [illegible] Bergung, [illegible] eine Berücksichtigung des Werthes zu.

Das portugiesische Handelsgesetzbuch vom 28. Juni 1888 weicht von den Bestimmungen des deutschen H. G. B. darin ab, daß es nicht, wie dieses, Maximalgrenzen vorschreibt.

---

[1]) Die Merchant Shipping Act 17 and 18 Vict. Chap. 104 Sect. 458 setzt [illegible] „together with all expenses properly incurred in the performance of such services", verspricht also dem Salvor neben der eigentlichen Salvage-Vergütung auch Ersatz der Aufwendungen, soweit sie durch Ausführung der geleisteten Dienste [illegible] sind.

Die französische Rechtsprechung kennt, von dem Fall eines en pleine mer aufgefundenen, von der Besatzung abandonnirten Schiffs abgesehen keine Schranken; vielmehr wird von französischen Schriftstellern anerkannt, daß die Berger unter Verzicht auf das Drittel Ersatz ihrer Aufwendungen beanspruchen können, soweit der Werth der geborgenen Gegenstände reicht.

Das die Seefahrt betreffende norwegische Gesetz vom 24. März 1868 hatte in § 92 die Bestimmung: Der Bergelohn dürfe nicht leicht unter ein Viertel oder über die Hälfte des Werthes der geborgenen Güter bestimmt werden.

Das schwedische Gesetz von 1868 beschränkte sich auf die Bestimmung, daß der Bergelohn den Werth des Geretteten nicht übersteigen könne.

Die neue Seegesetzgebung Schwedens, Dänemarks und Norwegens kennt ein absolutes Maximum nicht. Sie bestimmt in § 226, daß der Bergelohn — in diesem Begriff ist auch der Hülfslohn eingeschlossen — im Allgemeinen nicht höher als ein Drittel des Werthes des Geborgenen nach Abzug des Zolls und sonstiger Unkosten, insbesondere für Verwahrung, Abschätzung und Verkauf festgesetzt werden soll, daß indeß, wenn das Geborgene von geringem Werthe ist, oder die Bergung selbst mit großer Gefahr oder ungewöhnlichen Anstrengungen (Norwegen und Dänemark) bezw. mit besonders großer Mühe und Gefahr (Schweden) verbunden war, der Bergelohn auch auf einen höheren Belauf festgesetzt werden kann.[1])

Das Seegesetz für das Großfürstenthum Finland vom 9. Juni 1873, welches in §§ 159—170 von der Rettung eines in Seenoth befindlichen Schiffes spricht, unterscheidet, ob Befehlshaber und Besatzung des nothleidenden Schiffs an der Rettung Theil nehmen, oder ob die Rettung ohne deren Fürsorge und Mitwirkung geschieht.

Im ersteren Fall soll der Bergelohn zum Mindesten ein Zwölftel, zum Höchsten ein Sechstel des Werths des Geretteten betragen, im letzteren Fall den Rettenden mindestens ein Sechstel und höchstens ein Drittel zukommen. Doch kann der Bergelohn über die genannten Maximalgrenzen hinausgehen, wenn nachgewiesen

[1]) Wie bereits S. 235 bemerkt, sollte nach den Motiven die Möglichkeit nicht ausgeschlossen sein, daß der ganze Werth des Geborgenen den Bergern zu Gute kommt.

werden kann, daß die Gefahr der Berger oder die angewendete Mühe durch die im Allgemeinen beſtimmten Maximalbeträge nicht genügend vergütet werden; in ſolchem Fall kann auch größerer Bergelohn berechnet werden, doch nicht über den Werth des Geretteten hinaus.

Eine eigenartige, dem Gerechtigkeits- und Billigkeitsgefühl am meiſten entſprechende Vorſchrift trifft der italieniſche Codice per la marina mercantile. Er macht die Hülfeleiſtung nicht nur nationalen, ſondern auch fremden und ſelbſt feindlichen Schiffen gegenüber zur Pflicht. Er unterſcheidet zwiſchen Schadenerſatz und Prämie und ſtellt in Art. 121 den Satz voran, daß der Schiffscapitain, der einem anderen Schiffe Hülfe geleiſtet hat, einen Anſpruch auf Erſatz der relativen (hierdurch entſtandenen) Schäden hat — eine Beſchränkung findet ſich nicht — und fährt weiter fort, daß, wenn mit der Hülfeleiſtung eine Gefährdung des helfenden Schiffs oder der Perſonen deſſelben verbunden war, auch ein den zehnten Theil des Werths der geretteten Gegenſtände nicht überſteigender Betrag als Prämie, als Belohnung beanſprucht werden könne. Für den Fall, daß Jemand auf hoher See ein verlaſſenes Schiff findet und in einen der italieniſchen Häfen in Sicherheit bringt, hat er, nach Art. 134 Tit. II Cap. XII einen Anſpruch auf den achten Theil des Werths nebſt Erſtattung der Auslagen.

Die Geſetzgebungen der central- und ſüdamerikaniſchen Staaten enthalten mit Ausnahme des braſilianiſchen, keine Maximalgrenzen. Das braſilianiſche Geſetz, Codigo Commercial, vom 25. Juni 1850, unterſcheidet den Fall, in dem ein Schiff, Schiffstrümmer oder eine Ladung auf hoher See oder an den Küſten verlaſſen ſind und gerettet werden, von dem Falle, in dem zur Dienſtleiſtung bei der Bergung des Schiffs oder der Ladung Perſonen verwendet werden. Im erſteren Fall ſoll der Rettende eine Prämie von 10—50 Procent des Werthes des Geretteten haben, im letzteren Fall der Lohn und die eventuellen Prämien unter Berückſichtigung der Gefahr und der Art des Dienſtes, ſowie der Schnelligkeit, mit welcher derſelbe geleiſtet worden iſt, und der Gewiſſenhaftigkeit bei Ablieferung des Geretteten von Sachverſtändigen abgeſchätzt werden.

Für die Frage, ob es ſich empfiehlt, von der Beſtimmung einer Maximalgrenze Abſtand zu nehmen, kommen zwei verſchiedene Geſichtspunkte in Betracht.

Handelt es ſich um die Bergung eines in Seenoth von der Schiffsbeſatzung verlaſſenen Schiffs oder ſeiner Ladung, welche ohne Abſchluß eines darauf gerichteten Vertrages geſchieht, ſo rechtfertigt ſich eine volle Vergütung des dem bergenden Schiffe und den thätig gewordenen Perſonen entſtandenen Schadens, auch wenn dieſer ein Drittel oder gar die Hälfte des Werthes überſteigen ſollte, weil die Intereſſenten des geborgenen Schiffs und der Ladung ohne die mit ſolchem Schaden der Berger vorgenommene Thätigkeit vorausſichtlich nichts gerettet haben würden, und daher eine compensatio lucri cum damno in der Weiſe, daß ihnen nur der nach Abzug des zum vollen Schadenserſatz Erforderlichen verbleibende Werth zu Gute kommt, immer noch eine Bereicherung darſtellt, welche ſie nur der Thätigkeit der Berger zu verdanken haben.

Handelt es ſich dagegen um eine ſonſtige Bergung oder Hülfeleiſtung, welche nach dem zur allgemeinen Anerkennung gelangten Grundſatz nicht ohne Einwilligung des Befehlshabers des nothleidenden Schiffs vorgenommen werden darf, ſo iſt davon auszugehen, daß jede Hülfe von dem Hülfeleiſtenden angeboten, von dem Hülfeſuchenden angenommen wird, als unter der Vorausſetzung angeboten und angenommen, daß das Riſico der Unternehmung, wenn nichts gerettet wird, den Hülfeleiſtenden trifft, daß dagegen das wirklich Gerettete in erſter Linie dazu dienen ſoll, die Koſten der Rettung zu erſetzen und Schaden von Denjenigen abzuwenden, welche, um drohende Schäden und Verluſte Anderer zu verhindern, ſich ſelbſt beziehungsweiſe ihr Eigenthum der Gefahr des Schadens ausgeſetzt oder bewußter Weiſe Opfer gebracht haben. Die Hülfeleiſtung in Seenoth ſetzt voraus, daß ohne ſie ein gänzlicher Verluſt oder doch eine erhebliche Beſchädigung die geretteten Gegenſtände getroffen haben würde. Wo ein gänzlicher Verluſt drohte, rechtfertigt ſich die unbegrenzte Schadenserſatzpflicht bis zur Höhe des Werths des Geretteten aus dem vorher Geſagten: wo nur eine erhebliche Beſchädigung oder Werthverringerung drohte, ließe ſich die Grenze dahin ziehen, daß bis zur Höhe der ſonſt vorausſichtlich eingetretenen Werthverringerung auch ein Erſatz des Schadens zu leiſten wäre; man wird in beiden Fällen ſagen müſſen, daß die Hülfeleiſtung trotz der erheblichen, vom Helfer gebrachten, vom Werthe des Geretteten zu erſetzenden Opfer nicht nachtheilig geweſen iſt.

Die Fälle, in denen bei einer vollständigen Entschädigung der Berger oder Hülfeleistenden für den zum Zwecke der Bergung oder Hülfeleistung gemachten wirklichen Aufwand mehr als ein Drittel oder die Hälfte des Werthes des Geborgenen oder Geretteten in Anspruch genommen werden müßte, treten glücklicherweise nur vereinzelt auf.

Dies ist indeß kein Grund, sie unberücksichtigt zu lassen. Wer birgt oder Hülfe leistet, sollte sicher sein, daß, wenn diese Hülfe von Erfolg begleitet ist, ihm aller Schaden ersetzt wird, der durch die Bergung oder Hülfeleistung herbeigeführt ist. Anderenfalls werden gerade die Umsichtigeren und Vorsichtigeren, deren Hülfe am wirksamsten sein könnte, von der Hülfeleistung abgeschreckt, weil sie das Risico berücksichtigen müssen, selbst zu Schaden zu kommen ohne Aussicht auf genügenden Ersatz. Man hat den aleatorischen Character der Bergung und Hülfeleistung in Seenoth betont und geglaubt, es daraus rechtfertigen zu können, daß für die mögliche Aussicht auf einen die Kosten übersteigenden Gewinn der Berger oder Hülfeleistende auch das Risico, keinen genügenden Ersatz zu erhalten, laufen müsse. Dies läßt sich nur dann rechtfertigen, wenn die Bergungs- und Hülfsthätigkeit gar keinen Erfolg aufzuweisen hat, nicht aber dann, wenn ein Erfolg, obwohl unter Opfern, erzielt ist. Diese zu starke Betonung des aleatorischen Characters muß als bedenklich bezeichnet werden, wie dies bei der Erörterung des während der Gefahr geschlossenen Vertrages über die Höhe des Berge- und Hülfslohns näher ausgeführt ist. Es dürfte sich daher eine Bestimmung de lege ferenda rechtfertigen, durch welche dem Berger oder Hülfeleistenden eine vollständige Entschädigung für den zum Zwecke der Bergung oder Hülfeleistung gemachten wirklichen Aufwand bis zur Höhe des Werthes des durch seine Leistung Geretteten zugesichert wird.

Doch kehren wir zurück zu den Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuchs.

Es soll in der Regel der Bergelohn den dritten Theil des Werths der geborgenen Gegenstände, der sich nach Abzug der in Art. 745 Abs. 2 aufgeführten Kosten ergiebt, nicht übersteigen.

Die Ausnahme ist zugelassen, d. h. der Betrag kann bis zur Hälfte des Werthes erhöht werden, wenn die Bergung mit ungewöhnlichen Anstrengungen und Gefahren verbunden war, und jener Werth zugleich ein geringer ist.

Art. 746, welcher die bei der Beſtimmung des Betrages des Berge- oder Hülfslohns insbeſondere in Anſchlag zu bringenden Momente aufzählt, nennt die Anſtrengungen überhaupt nicht, ſpricht dagegen ſowohl von der Gefahr, welcher die thätig geweſenen Perſonen ſich ſelbſt und ihre Fahrzeuge unterzogen haben, als auch von der Gefahr, welche den geborgenen oder geretteten Gegenſtänden gedroht habe.

Es wird alſo eine Bergungsthätigkeit vorausgeſetzt, bei der nur mit Aufgebot aller Kräfte, unter drohender, erheblicher Gefahr für die Perſonen und das Eigenthum der Berger die Bergung aus erheblicher drohender Gefahr gelungen iſt, eine Thätigkeit, wie ſie nur mit Einſetzung der ganzen Energie der Berger zur Abwendung des in jedem Augenblick mehr drohenden Verluſtes von Schiff und Ladung möglich war.

Es genügt nicht, daß allein die Anſtrengungen ungewöhnlich waren, wenn dabei die Gefahren nur die gewöhnlich mit einer Bergung verbundenen waren; ebenſowenig genügt es, daß zwar unter ganz erheblichen Gefahren geborgen iſt, wenn trotz der erheblichen Gefahren die Anſtrengungen nicht beſonders, nicht ungegewöhnlich erheblich waren.

Ob die Gefahren zu erheblichen Verluſten für die Berger geführt haben oder nicht, iſt gleichgültig; nicht die ungewöhnlichen Aufwendungen als ſolche kommen in Betracht, ſondern ſie können nur rückwärts den Schluß rechtfertigen, daß, wo große Aufwendungen ſtattgefunden haben, auch große Gefahren oder große Anſtrengungen geweſen ſein mögen.

Neben dieſen Vorausſetzungen iſt nun als weitere Vorausſetzung für die Ausnahme der geringe Werth des Geretteten genannt. Was unter einem g e r i n g e n Werth zu verſtehen ſei, kann man aus den Worten des Geſetzes nicht entnehmen.

Es ſollte nach den Berathungsprotocollen angenommen werden, daß der Werth dann als ein geringer anzuſehen iſt, wenn der Bergelohn, ſofern er auf 1/3 des Werths des Geretteten beſchränkt würde, mit den Verdienſten der Berger in keinem entſprechenden Verhältniß ſteht, was dann vorliegen würde, wenn der Nettowerth der geborgenen Gegenſtände unbedeutend ſei. Durch die ausnahmsweiſe Bewilligung eines Bergelohns bis zur Hälfte des Nettowerths des Geretteten ſollte vermieden werden, daß die

Strandbewohner die Luſt zur Betheiligung an der Rettung von Schiff und Ladung aus Seegefahr verlieren würden.

Wenn es ſich nur um Strandbewohner handelte, ſo könnte man davon ausgehen, daß jede einzelne der an der Bergung betheiligten Perſonen abgeſehen von den Aufwendungen mindeſtens einen dem ortsüblichen Arbeitslohn gleichkommenden Lohn für die ganze in Anſpruch genommene Zeit erhalten muß, außerdem aber noch eine, wenn auch nicht bedeutende, Extravergütung.

Da indeß Bergungen durch Schiffe bedeutende Aufwendungen für dieſe mit ſich bringen können, wird bei den von dieſen vorgenommenen Bergungen möglicherweiſe als höchſt unbedeutend anzuſehen ſein, was Strandbewohnern gegenüber nicht ſo angeſehen werden könnte.

Will man die Beſtimmung des Art. 748 Abſ. 2 practiſch verwerthen, ſo wird man ferner berückſichtigen müſſen, daß bei gleichen Verhältniſſen betreffend die Anſtrengung und Gefahren die Berger nicht ungünſtiger geſtellt werden dürfen, wenn ſie werthvollere Gegenſtände bergen, als wenn ſie minderwerthige bergen. Daher läßt ſich eine feſte Grenze zweifellos nicht beſtimmen. Man nehme z. B. an, ſolche Grenze ſei mit ℳ 9000 fixirt, das Drittel würde ℳ 3000 betragen, die Hälfte ℳ 4500. Würde man die Grenze feſthalten, ſo könnte die Maximalſumme, die den Bergern zuerkannt werden dürfte, bei einem Nettowerth der geborgenen Gegenſtände von ℳ 13500 nicht größer ſein, als bei einem Nettowerth von ℳ 9000; bei den Nettowerthen, die zwiſchen ℳ 9000 und ℳ 13500 liegen, ſteht ſich der Berger eventuell ſchlechter, als bei einem Nettowerth von nur ℳ 9000. Dieſe Conſequenz iſt unhaltbar. Man wird vielmehr zu prüfen haben, wie ohne Berückſichtigung des Werthes des Geborgenen der Werth der Leiſtung des Bergers, lediglich unter Berückſichtigung der Anſtrengungen und Gefahren ſich ſtellt; iſt dieſelbe mit 1/3 nicht genügend entgolten, ſo iſt über dieſes Drittel hinaus zu gehen, bis der Bergelohn die Hälfte erreicht

Bei der Hülfeleiſtung ſoll nun die Feſtſetzung des Lohns ſtets unter dem Betrag geſchehen, welchen der Bergelohn unter ſonſt gleichen Umſtänden erreicht haben würde.

Bei dieſer Beſtimmung hat die Commiſſion erſichtlich unter dem Einfluß der Erinnerung an vergangene Zeiten geſtanden, in

denen, unabhängig davon, wie groß Mühe, Arbeit und Gefahren gewesen waren, dem Berger eine erhebliche Quote des Geborgenen zugebilligt wurde, während eine eigentliche Hülfeleistung auf hoher See wohl selten oder nie vorkam, und wenn sie vorkam, wohl nur zur Vergütung der aufgewendeten Arbeit führte.

Der Richter soll nach Art. 749 vergleichen; er soll sich im Falle, daß eine Hülfeleistung vorliegt, und der Hülfslohn festzusetzen ist, fragen: wie würde der Betrag des Bergelohns festzusetzen sein, wenn statt der vorliegenden Hülfeleistung eine Bergung vorläge, also wenn das Schiff und die Ladung der Verfügung der Schiffsbesatzung entzogen oder von derselben verlassen gewesen wäre, statt noch in Verfügung und Besitz der Besatzung zu sein?

Das Gesetz nimmt also an, daß abgesehen von dem Vorhandensein der Schiffsbesatzung an Bord des nothleidenden Schiffs, „sonst", d. h. im Uebrigen die Umstände die gleichen sind. Dies ist aber nach der hier vertretenen Ansicht eine vollständig willkürliche Annahme, jedenfalls kein Moment, das an sich dahin führen kann, die Bergung höher zu bewerthen, als die Hülfeleistung. Die Aufgabe, die dem Richter gestellt wird, läßt sich vergleichen mit einer Aufgabe, den Preis eines Centners Birnen zu berechnen, wenn der Centner Aepfel einen bestimmten Preis hat. Es liegen aber in jedem Falle incommensurable Verhältnisse vor.

Die bloße Anwesenheit der Besatzung auf dem nothleidenden Schiffe hat an sich zweifellos keinen den Werth der Leistung mindernden Einfluß; sie kann, von allgemeinen Gesichtspunkten aus betrachtet, vielmehr eher zu einer Steigerung der Verantwortlichkeit führen, da der Capitain des helfenden Schiffs sich bewußt sein muß, daß, wenn durch ein plötzlich eintretendes Ereigniß der Verlust des nothleidenden Schiffs eintritt, mit dem Schiffe zugleich die Besatzung, die auf demselben verblieben ist, beziehentlich etwaige Passagiere, dem Verderben preisgegeben sind.

Es ist anzuerkennen, daß die Gefahr, in welcher sich ein ohne Besatzung dahin treibendes Schiff befindet, größer sein kann, als wenn sich auf demselben noch Besatzung befindet; indeß ist dies keineswegs immer der Fall; es kann ebenso die Zwecks Vornahme der Bergung erforderliche Inbesitznahme des nothleidenden Schiffs mit größerer Gefahr für die dieselbe ausführenden Personen verbunden sein, als wenn bei einer Hülfeleistung noch von der Be-

ſatzung des nothleidenden Schiffs hülfreiche Hand geboten wird; es können die Bemühungen, das Schiff in den ſicheren Hafen zu bringen, bei einem verlaſſenen Schiff größer ſein, als bei einem von der Beſatzung noch gehaltenen Schiff.

Aber alle dieſe Momente werden ja ſchon ohne Weiteres berückſichtigt, da ſie unter den insbeſondere in Anſchlag zu bringenden Momenten aufgeführt ſind.

Iſt die Gefahr des Schiffes dadurch geſteigert geweſen, daß keine Beſatzung ſich auf demſelben befand, ſo wird hierauf, den Bergelohn ſteigernd, Rückſicht genommen; iſt ſie geringer geweſen, weil z. B. das Schiff noch geſteuert werden konnte, ſo wird die Höhe des Hülfslohns geringer bemeſſen werden[1]).

Es bleibt nichts übrig, als jeden einzelnen Fall individuell zu behandeln. Die einzelnen Fälle mögen manche Aehnlichkeit mit einander haben; aber auch nur die Wahrſcheinlichkeit, daß der Grad des bewieſenen Eifers, die verwendete Zeit, die geleiſteten Dienſte, die geſchehenen Aufwendungen, die Zahl der thätig geweſenen Perſonen, die Gefahren, welchen ſich die bergenden oder rettenden Perſonen und ihre Fahrzeuge unterzogen haben, ſowie die Gefahren, welche den geborgenen oder geretteten Gegenſtänden drohten, und der Nettowerth, in zwei Fällen übereinſtimmen ſollten, iſt eine ſo geringe, daß man bis zum Beweis des Gegentheils ſagen darf: zwei Fälle, in denen ſämmtliche zu berückſichtigenden Umſtände völlig mit einander übereinſtimmten, ſind nicht vorgekommen und werden ſobald auch nicht vorkommen. Und nun ſoll dem Richter zugemuthet werden, zunächſt ſich einen in Wirklichkeit nicht vorgekommenen Fall zu conſtruiren, zu beſtimmen, wie er in dieſem Falle den Bergelohn feſtgeſetzt haben würde, und dann einen Abzug zu machen, weil der Fall eben nicht ſo vorgekommen iſt, wie er zunächſt annehmen mußte, um dem Geſetz gerecht zu werden. Ja, wenn das Geſetz beſtimmt hätte: der Hülfslohn darf ein Viertel nicht überſchreiten, oder darf ein Drittel nie ganz er-

[1]) Von dieſem Geſichtspunkte aus haben die ſkandinaviſchen Seegeſetze in § 225 zwar in Abweichung von dem deutſchen Handelsgeſetzbuch den Unterſchied zwiſchen Bergung und Hülfeleiſtung principiell verworfen, aber unter den bei Feſtſetzung des Bergelohns insbeſondere in Betracht zu ziehenden Umſtänden neben der Gefahr, welcher das Geborgene ausgeſetzt war, erwähnt: Ob das Schiff von ſeiner Beſatzung verlaſſen war, ob dieſe bei der Bergung mitgewirkt hat, oder ob die Bergung ſonſt durch eigene Hülfsmittel erleichtert worden iſt.

reichen, fo würde man fich im erfteren Fall mit dem Gefetze zufrieden zu geben haben, im letzteren fich damit begnügen müffen, vorkommenden Falls von dem Drittel, um dem Gefetze zu genügen, einen ganz unbedeutenden Betrag abzuziehen; aber folche Beftimmung trifft das Gefetz nicht. Die Beftimmung hat practifch nur die Bedeutung, daß der Richter gebunden ift, das Drittel nicht zu überfchreiten. Unter den zahlreichen mit Entfcheidungsgründen verfehenen Urtheilen, die in Berge- und Hülfslohns-Sachen veröffentlicht find, findet fich keins, welches die Frage in einem anderen Sinne, als dem der gefetzlichen Maximalgrenze erörtert.

Ebenfo verhält es fich mit dem zweiten Halbfatze des Art. 749: „Auf den Werth der geretteten Gegenftände ift bei Beftimmung des Hülfslohns nur eine untergeordnete Rückficht zu nehmen." Auch diefe Beftimmnng ift viel zu unbeftimmt, um practifch brauchbar zu fein [1]). Sie ließe fich nur verftehen, wenn das Gefetz bezüglich des Bergelohns vorgefchrieben hätte: es fei auf den Werth der geborgenen Gegenftände befondere Rückficht zu nehmen. Das thut das Gefetz indeß nicht; vielmehr fchreibt es fowohl für die Beftimmung des Bergelohns, wie für die des Hülfslohns vor, daß neben fonftigen Momenten auch der Nettowerth der geborgenen oder geretteten Gegenftände in Anfchlag zu bringen fei. Der Richter wird durch diefe Beftimmung bezüglich des Hülfslohns alfo geradezu herausgefordert, fein Augenmerk bei Vorliegen eines Bergungsfalles hauptfächlich auf den Werth des Geborgenen zu richten; das entfpricht aber dem Gefetz nicht und ift für den Handel und Schifffahrt von erheblichem Nachtheil. Die vom Gefetz geforderte „nur untergeordnete Rückfichtnahme" hat nur eine rein theoretifche Bedeutung. Die Gerichte glauben der Gefetzesvorfchrift zu genügen, wenn es in den Urtheilsgründen heißt: „Da es fich um Hülfslohn handelt, fo konnte auf den Werth der geretteten Gegenftände nur eine untergeordnete Rückficht genommen werden." Aber welche Rückficht genommen fein würde, wenn es fich um einen Bergelohn gehandelt haben würde, darüber pflegen die Erkenntniffe nichts zu fagen.

Schon bei den Berathungen der Hamburger Commiffion ift

---

[1]) Gegen diefelbe äußert fich auch de Wal, Het Nederlandsche Handelsregt, Tweede Deel, Lejden 1869: Zeeregt en Binnevaart § 326; er bezeichnet fie als eine Beftimmung, die an allen Gebrechen einer unficheren Richtfchnur leide.

diese Bestimmung als doctrinär bezeichnet worden. Man hat gemeint, den Bergelohn vor dem Hülfslohn deshalb bevorzugen zu sollen, weil geborgene Sachen den gefundenen ziemlich gleich ständen, der Bergelohn sonach zugleich den Fundlohn zu repräsentiren und eine Entschädigung für die Custodia des Geborgenen zu gewähren habe.

Aber hält man einen Bergungs- und einen Hülfslohns-Fall neben einander, so erkennt man bei beiden das gleiche characteristische Moment in der Seenoth: d. h. der dringenden Gefahr des Verlustes oder doch mindestens der erheblichen Werthverminderung, die durch die Hülfe der Besatzung des nothleidenden Schiffs nicht mehr abgewendet werden kann, und zwar bei der Bergung insbesondere deshalb nicht, weil die Besatzung das Schiff verlassen hat, oder doch außer Stande ist, irgend etwas für die Rettung zu thun, bei der Hülfeleistung deshalb nicht, weil die vorhandenen Kräfte nicht ausreichen. Die Thätigkeit der Berger oder Hülfeleistenden kann in vielen Fällen eine planmäßig herbeigeführte sein, bei der Bergung, wenn die an das Land geflüchtete Besatzung Hülfe hinausschickt auf das Meer, um das verlassene Schiff aufzusuchen und womöglich in den Hafen zu bringen, bei der Hülfeleistung, wenn durch Signale aller Art vorüberfahrende Schiffe auf den nothleidenden Zustand aufmerksam gemacht und um Hülfe angegangen werden. Aber ebensowohl können Bergung und Hülfeleistung auf zufällig erscheinende Ereignisse zurückgeführt werden, besonders, wenn nothleidende Schiffe auf offenem Meere angetroffen werden. Will man von einem „Finden“ nur dann sprechen, wenn die Besatzung des nothleidenden Schiffs den Naturalbesitz aufgegeben hat, so kann man fragen, was hilft es der Besatzung des nothleidenden Schiffs, den Naturalbesitz zu haben, wenn sie nicht in der Lage ist, den sichernden Hafen zu erreichen? Man kann theoretisch Bergung und Hülfeleistung dadurch unterscheiden, daß bei der Bergung der Naturalbesitz von der Besatzung aufgegeben wird und mit oder ohne einen dazwischen liegenden Zeitraum auf die Berger übergeht, aber irgend eine Bedeutung practischer Art hat solcher Naturalbesitz nicht. Wenn ein Schiff auf offenem Meere ein verlassenes Schiff, das noch zu retten ist, antrifft, so nimmt es dasselbe ins Schlepptau und bringt es in den Hafen. Das Gleiche geschieht, wenn ein nothleidendes Schiff, das noch seine Mannschaft an Bord hat, ohne fremde Hülfe den Hafen nicht erreichen kann.

Ueberdies entſprang auch das Strandrecht in der mißbräuchlichen Form aus der Vorſtellung, daß die geſtrandeten Gegeſtände herrenlos geworden ſeien. Wollte man mit den Erinnerungen an das Strandrecht brechen, ſo durfte man den Character des Bergelohns als eines Fundlohns nicht betonen, mußte vielmehr, wie es auch im Geſetz zum Ausdruck gebracht iſt, den Bergelohn wie den Hülfslohn als eine Vergütung für Mühe, Arbeit und Gefahr betrachten.

Ebenſo verfehlt iſt der Hinweis darauf, daß der Bergelohn wegen der mit der Bergung verbundenen Custodia ſich principiell höher ſtellen müſſe, als der Hülfslohn. Verſteht man unter Custodia die Aufbewahrung nach vollbrachter Bergung, ſo ergiebt ſich aus dem Geſetze, daß für dieſe ein in den Bergelohn nicht eingeſchloſſener Betrag vergütet werden ſoll; es wäre ungerechtfertigt, die demnächſt bevorſtehende Aufbewahrung auch noch bei Werthſchätzung der Bergungsthätigkeit zu berückſichtigen. Verſteht man darunter die Thatſache, daß die Berger das verlaſſene Schiff und deſſen Ladung in Verwahrung genommen haben, ſo ſteht der Haftung der Berger für Beobachtung der nöthigen Sorgfalt als mindeſtens gleichwerthig die Verpflichtung des Hülfeleiſtenden gegenüber, für allen Schaden aufzukommen, der auf eine ſchuldvoller Weiſe mangelhafte Ausführung der Hülfsarbeiten zurückzuführen iſt, wenn z. B. das helfende Schiff das nothleidende ins Schlepptau genommen hat, und durch ein unrichtiges Manöver auf dem helfenden Schiff ein Zuſammenſtoß mit dem nothleidenden Schiff, der dieſem Schaden bringt, verurſacht wird.

In beiden Fällen tritt mithin eine Haftung für die den Umſtänden entſprechende Sorgfalt ein.

Es iſt endlich auch nicht gerechtfertigt, nur bei der Bergung ausnahmsweiſe die Zubilligung eines Betrages bis zur Hälfte des Werths zu geſtatten. Dieſelben Umſtände, die bei der Bergung Veranlaſſung geben können, über das gewöhnliche Maximum von einem Drittel hinauszugehen, können auch bei einer Hülfeleiſtung vorliegen. Es iſt ebenſowohl möglich, daß die Hülfeleiſtung Gegenſtände von geringem Werth betrifft, wie daß außergewöhnliche Anſtrengungen und Gefahren damit verbunden ſind. Die Beſtimmung kann nur nachtheilig wirken, inſofern ſie zur Folge hat, daß Derjenige, der, wenn auch mit erheblichem Aufwand an Mühe und Gefahr, Hülfe leiſten könnte, Bedenken tragen muß, die ihm

anvertrauten oder eigene Intereffen aufs Spiel zu fetzen, in dem Bewußtfein, eventuell nicht genügenden Erfatz zu finden.

Daß diefe Auffaffung keine rein theoretifche ift, ergiebt fich daraus, daß vielfach von den Rhedern den Capitainen verboten wird, fich nothleidender Schiffe in weiterem Umfange anzunehmen, als foweit es fich um die Rettung von gefährdeten Menfchenleben handelt.[1])

Wenn hier, wie dies bereits in dem vom Verfaffer dem deutfchen Juriftentage erftatteten Gutachten über die Frage: Empfiehlt fich die gleichartige rechtliche Behandlung von Bergung und Hülfeleiftung in Seenoth[2])? gefchehen ift, die gleichartige rechtliche Behandlung als dringend wünfchenswerth bezeichnet wird, fo liegt doch der Grund dafür nicht darin, daß etwa gewünfcht wird, nicht nur bei Bergungen, fondern auch bei Hülfeleiftungen befonders hohe Löhne feftgefetzt zu fehen, fondern, weil nach der beftehenden Gefetzgebung, welche auch Aufwendungen nur innerhalb einer Maximalgrenze vergütet, gerade in den Fällen, in denen höhere Werthe in Betracht kommen, die Gefahr, nicht ausreichend entfchädigt zu werden, nicht geleugnet werden kann.

Diefe Gefahr führt aber entweder zu einer Unbilligkeit, wenn gleichwohl geholfen, und nun nachträglich kein ausreichender Erfatz geleiftet wird, oder zu einer Verweigerung der Hülfe, die werthvolle Gegenftände, welche noch gerettet werden könnten, dem Verlufte preisgiebt, oder zu der ebenfalls nachtheiligen Wirkung, daß wegen der bloßen Möglichkeit des Eintritts folcher erheblicher Nachtheile die Gewährung von Hülfe von der Zuficherung von Vergütungen abhängig gemacht wird, die fich, wenn die Gefahr nicht verwirklicht wird, als übertrieben herausftellen.

Es läßt fich nicht verkennen, daß die Entwickelung der Rechtfprechung auf diefem Gebiet dahin geführt hat, die Schifffahrt mit ganz außerordentlich hohen Beträgen für Berge- und Hülfslöhne zu belaften.

Stellt man Bergung und Hülfeleiftung rechtlich einander gleich, fo wird auch bei der Bergung nicht noch eine befondere, nicht nur allgemeine Rückficht auf den Werth des Geborgenen genommen werden; der Bergelohn und ebenfo der Hülfslohn werden, was

[1]) Vgl. das Referat von Boyens, Verhandlungen des 23. deutfchen Juriftentages 1895, Bd. 2 (Verhandlungen) S. 205 u. 206.

[2]) Ebendafelbft Bd. 1 (Gutachten) S. 205—225.

ſie nach dem Geſetz ſein ſollen, auch in Wahrheit wieder eine zwar reichlich, aber nicht übertrieben bemeſſene Vergütung für Mühe, Arbeit und Gefahren werden. Der Vortheil davon kommt Allen gleichmäßig zu Gute. Denn der Rheder, der heute mit einem geringeren Berge- oder Hülfslohn vorlieb nehmen muß, wird morgen vielleicht ſeinerſeits nur einen geringeren Lohn zu zahlen haben. Die Aſſecuranzprämien, bei deren Fixirung naturgemäß auch das Riſico des Verſicherers, erhebliche Beiträge für Bergungs- und Hülfskoſten zahlen zu müſſen, in Betracht kommt, werden niedriger bemeſſen werden können. Auch die Geſellſchaften, die hauptſächlich ihr Augenmerk darauf richten, vermittelſt eigens dazu eingerichteter Schiffe Hülfe zu bringen, werden kein ſchlechteres Geſchäft machen; denn vielfach wird ihre Hülfe um ſo bereitwilliger angenommen werden, als Ausſicht vorhanden iſt, dieſelbe nicht allzu theuer erkaufen zu müſſen.

Dadurch werden denn auch in weit mehr Fällen Schiffe gerettet werden, die ſonſt mit ihrer Ladung der Gefahr des Untergangs ausgeſetzt ſind.

Man könnte einwenden und hat eingewendet, die Unbilligkeit, die vielleicht in dem einen Falle darin liege, daß den Bergern oder Helfern zu wenig oder zu viel zugebilligt werde, finde ihren Ausgleich darin, daß in einem andern Falle die Berger oder Helfer eine größere Vergütung beziehentlich nicht ihre Rechnung fänden. Darum ſei es billig, im Einzelfalle nicht nur die geleiſteten Dienſte, ſondern vorzugsweiſe den Werth des Geretteten zu berückſichtigen. Dieſelbe Thätigkeit, unter den gleichen Gefahren, Mühen und Anſtrengungen vollzogen, wird darnach ganz verſchieden bewerthet, je nachdem der Werth des Geretteten iſt.

Es iſt ja zwar richtig, daß bei werthvollen Gegenſtänden ohne erheblichen Nachtheil für die Bergungs- und Hülfeleiſtungsthätigkeit eine höhere Vergütung gezahlt werden kann, als bei minder werthvollen, und naturgemäß wird die Bergung beziehentlich Hülfeleiſtung bei einem größeren und daher auch werthvolleren Schiff größere Mühe und Gefahr verurſachen als bei einem kleinen und daher minder werthvollen Schiff. Man denke nur an den Kraftaufwand, der zum Bugſieren eines großen Schiffs auf hoher See erforderlich iſt.

Indeß ſollte dieſe Steigerung, wenn man allgemeine Grundſätze

anwendet, nicht zu einer erheblichen Besteuerung der großen Werthe führen, wie dies thatsächlich jetzt geschieht.

Mit Recht hat sich schon ein Urtheil des Antwerpener Handelstribunals[1]) dahin ausgesprochen: Die Gewohnheiten des Seeverkehrs seien wenig in Harmonie mit den Grundsätzen der Menschlichkeit, Brüderlichkeit und Uninteressirtheit, die allgemein auf dem Lande befolgt würden; denn sie beschränkten sich nicht darauf, die Hülfe bringenden Schiffe für die erlittenen Verluste schadlos zu halten, sondern gewährten überdies eine Vergütung, die im Verhältniß stehe zu den gelaufenen Gefahren, den angewendeten Bemühungen, den überwundenen Schwierigkeiten, dem erzielten Erfolge, der Bedeutung des Schiffs und seiner Ladung. Gleichwohl aber sei es nach Vernunft und gesunder Moral unzulässig, die Gefahr und Noth eines Schiffes mit Besatzung und Ladung zum Grund einer Bereicherung und des Genusses für ein anderes Schiff zu machen, das zufällig in die Lage kommt, Hülfe und Rettung zu bringen. Pflicht des Richters sei es, die Pflichten der Menschlichkeit und der Brüderlichkeit auf dem Meere frei zu machen von dem Beweggrunde der eigennützigsten Gewinnsucht, obschon er dem zur Leistung solcher Dienste ermuthigenden Gebrauch in billiger Weise Rechnung trage.

Diesen Standpunkt vertritt denn auch das italienische Recht, indem es nur, wenn die Rettung mit Gefahr für den Rettenden verbunden war, neben der Erstattung der Kosten und Schäden eine Prämie zuläßt, die sich innerhalb der Grenzen von einem Zehntel des Werths des Geretteten hält.

Auch die französische Praxis hält sich dem Anschein nach bei Bewilligung von Berge- und Hülfslöhnen, soweit nicht die absolute Gesetzes-Vorschrift des Art. 27 der Ordonnance in Betracht kommt, in mäßigen Grenzen.

Die englische Praxis scheint wenigstens früher zu außerordentlich hohen Festsetzungen geneigt zu haben, sodaß in einem französischen Urtheil — Recueil de Havre I. I. I. es dem Berger zu besonderem Verdienst angerechnet wurde, das geborgene Schiff nicht nach England gebracht zu haben, „afin de lui éviter l'hospitalité et les secours anglais toujours ruineux."

Auch die von Pritchard S. 1924—2118 mitgetheilten insgesammt

[1]) Recueil d'Anvers 1867. I. 61.

ſich auf 1526 belaufenden Fälle, in denen ſich der Salvage award zwiſchen 50 und 29000 Pfund Sterling bewegt, weiſen erhebliche Beträge auf; obwohl im Princip daran feſtgehalten wird, daß die Vergütung für die geleiſteten Beträge nicht bemeſſen werden ſoll nach dem Werthe der geretteten Gegenſtände, ſondern unter Berückſichtigung aller Umſtände des Falles, kann doch nichtsdeſtoweniger der Werth des Geretteten die zuzuſprechende Summe weſentlich beeinfluſſen[1]).

Die bei der Feſtſetzung des Berge- und Hülfslohns zu berückſichtigenden Umſtände.

A. Ueberſicht über das ausländiſche Recht.

§ 43.

Bezüglich der bei der Feſtſetzung des Berge- oder Hülfslohns zu berückſichtigenden Umſtände findet unter den einzelnen Geſetzgebungen eine ziemliche Uebereinſtimmung ſtatt.

Die einzelnen Punkte, welche das deutſche Handelsgeſetzbuch aufzählt, finden ſich als ſolche ſchon erwähnt in einer Entſcheidung des Lübiſchen Oberappellationsgerichts vom 28. Februar 1855 in Sachen Dr. Biesterfeld m. n. Capt. Jacob Gravert vom Dampfſchiffe „Elbe“ gegen Capt. J. N. Paulsen vom Schiffe „George Canning“[2]), und zwar ſoll es ankommen:

1. auf den Grad der Gefahr, welcher das Schiff ausgeſetzt war, dem die Hülfe geleiſtet ward, alſo auf die Dringlichkeit und Nothwendigkeit der letzteren;
2. ob, und welcher Gefahr ſich und ſein Schiff der Hülfeleiſtende ausſetzte;
3. welche Anſtrengungen, Koſten und Zeit auf die Hülfeleiſtung verwendet wurden;
4. auf den Werth des geretteten Gegenſtandes.

---

[1]) Jones S. 89, Kennedy S. 124 und 125, Marvin §§ 111 und 112 S. 122 bis 124.

[2]) Sammlung von Erkenntniſſen des O. A. G. Lübeck in Hamburger Rechtsſ. Bd. 2 S. 989.

Entſprechend zählt Sir John Nicholl in einer als leading case zu bezeichnenden Entſcheidung „The Clifton"[1]) auf, als „ingredients of a salvage service":

1. enterprise in the salvors in going out in tempestuous weather to assist a vessel in distress, risking their own lives to save their fellow-creatures, and to rescue the property of their fellow-subjects;
2. the degree of danger and distress from which the property is rescued and whether it was in imminent peril and almost certainly lost, if not at the time rescued and preserved;
3. the degree of labour and skill, which the salvors incur and display, and the time occupied;
4. the value.

Where all these circumstances concur, a large and liberal reward ought to be given; but where none, or scarcely any take place, the compensation can hardly be denominated a salvage compensation: it is little more than a mere remuneration pro opere et labore.

Das niederländiſche Wetbook van Koophandel Art. 561 Abſ. 2[2]) verordnet: Der Hülfslohn wird beſtimmt mit Rückſicht auf die Beſchleunigung, mit welcher bei Entdeckung der erſten Gefahr zu Hülfe gekommen iſt, mit Rückſicht auf die Zeit, in welcher der Dienſt geleiſtet iſt, mit Rückſicht auf die Zahl der Perſonen, die dabei nothwendiger Weiſe gearbeitet haben, mit Rückſicht auf die Art des Dienſtes, der dabei verrichtet worden iſt, und endlich mit Rückſicht auf die Gefahr, die damit verbunden geweſen iſt. Nach Art. 563 wird bei der Beſtimmung von Bergelohn außerdem berückſichtigt: die Gefahr, aus welcher das Geborgene gerettet worden iſt, ferner der Werth deſſelben, der durch Sachverſtändige zu ſchätzen iſt.

Das alte portugieſiſche Handelsgeſetzbuch von 1833 Art. 1600 und 1602[3]) ſtimmt mit den ebengenannten Artikeln des nieder-

---

[1]) Abbott-Shee S. 491, Maclachlan S. 656, Marvin § 99 S. 107, Jones S. 77 Note c, Pritchard S. 1783 Nr. 11, Oliver's Shipping law manual (6. Aufl.). beſorgt durch W. Mills Roche, London 1879 S. 64.

[2]) Borchardt Bd. 3 S. 737.

[3]) Borchardt Bd. 4 S. 306.

ländifchen Wetbook van Koophandel wörtlich überein, das neue von 1888 nennt dagegen in Art. 685:

1. die Art des Dienftes;
2. den bewiefenen Eifer;
3. die aufgewendete Zeit;
4. die dem Schiff, den Perfonen und den Sachen erwiefenen Dienfte;
5. die aufgewendeten Koften;
6. die von den bergenden oder hülfeleiftenden Perfonen erlittenen Verlufte;
7. die Zahl der Perfonen, welche fich thätig betheiligt haben;
8. die Gefahr, welcher die Perfonen, ihr betreffendes Schiff und fein Werth ausgefetzt gewefen find;
9. die Gefahr, welche das Schiff, die Perfonen und geretteten Sachen bedroht hat;
10. den wirklichen Werth der geretteten Gegenftände nach Abzug der Koften.

Die fkandinavifchen Seegefetze § 225[1]) nennen:

1. die Gefahr, welcher das Geborgene ausgefetzt war (Norwegen und Dänemark); bezw. ob das Geborgene einer befonderen Gefahr ausgefetzt war (Schweden); ob das Schiff von feiner Befatzung verlaffen war; ob diefe bei der Bergung mitgewirkt hat, oder ob die Bergung fonft durch eigene Hülfsmittel erleichert worden ift;
2. die Gefahr, welcher die Berger oder ihr Eigenthum ausgefetzt gewefen find, und den Schaden, den fie an Gefundheit oder Vermögen (Norwegen und Dänemark) bezw. an Leben, Gefundheit oder Vermögen (Schweden) erlitten haben;
3. die Kenntniß und Tüchtigkeit, mit der die Arbeit der Berger ausgeführt worden ift, und die Zeit und Anftrengung, die fie gekoftet hat;
4. die Anzahl der Berger, ihre Aufwendungen und den Werth der verwendeten Geräthfchaften;
5. den Werth des Geborgenen.

---

[1]) Pappenheim-Johanssen S. 117 und 118.

B. Das deutſche Recht.

§ 44. 1. Der Eifer.

Innerhalb des durch die Maximalgrenzen von einem Drittel, beziehentlich ausnahmsweiſe von der Hälfte gegebenen Rahmens iſt nach deutſchem Recht der Berge- und Hülfslohn feſtzuſetzen. Das deutſche Handelsgeſetzbuch kennt keine abſolute Vorſchriften, ſondern es überläßt innerhalb dieſes Rahmens dem Richter oder der zur Entſcheidung zunächſt berufenen Behörde, den Betrag zu beſtimmen.

Doch hat es der Geſetzgeber für angemeſſen befunden, einige Momente hervorzuheben, welche bei Ausmeſſung des Berge- oder Hülfslohns insbeſondere in Anſchlag zu bringen ſind.

Dadurch, daß das Wort „insbeſondere" in den Geſetzestext aufgenommen iſt, iſt zum Ausdruck gebracht, daß auch weitere Momente berückſichtigt werden können.

Das Geſetz nennt zunächſt den bewieſenen Eifer.

Ein Zwang, Anderen in der Nothlage beizuſtehen, wird bezüglich der Bergung und Hülfeleiſtung in Seenoth vom Recht nicht mehr anerkannt. Die von der Strandungsordnung in §§ 4, 5 u. 9 getroffenen Vorſchriften beziehen ſich ausſchließlich auf Schiffe, welche auf den Strand gerathen oder ſonſt unweit deſſelben ſich in Seenoth befinden, und die von den Einzelnen geforderten Leiſtungen ſind wohl für die Rettung eines ſolchen Schiffes wichtig, aber ſie begründen keinen Anſpruch auf Berge- oder Hülfslohn, ſondern nur auf eine Vergütung, welche zu den Bergungs- und Hülfskoſten gezählt wird, und für deren Feſtſetzung das im 5. Abſchnitt der Strandungsordnung vorgeſchriebene Verfahren gilt. Für den Fall, den § 4 regelt, die Anzeige, wenn Jemand ein Schiff in der bezeichneten Lage wahrnimmt, beſteht nur ein Anſpruch auf eine angemeſſene Vergütung, d. h. auf Entſchädigung für die etwa gehabten Ausgaben (für Fuhrlohn und Aehnliches) und nur für die Verſäumniß an Arbeitszeit. Indeß hat nur der erſte Ueberbringer der Anzeige an den zuſtändigen Strandvogt oder die nächſte Gemeindebehörde einen Anſpruch auf Vergütung. Wer daher, in Unkenntniß, daß ein Anderer bereits von ſeinen Wahrnehmungen Anzeige überbracht hat, nochmals eine Anzeige überbringt, geht leer aus. Gewiß iſt der Gedanke des Geſetzes, zu verhüten, daß durch mehrfache Anzeigen auch mehrfache Anſprüche an das nothleidende Schiff bezw. die Ladung entſtehen, für welche ſubſidiär

nach § 10 die Staatsmittel eintreten müſſen. Aber dieſe Beſtimmung kann doch zu Härten gegen die davon Betroffenen führen und veranlaſſen, daß eine Anzeige ganz unterbleibt, weil der Wahrnehmende der irrigen Meinung iſt, daß ein Anderer ſeine Wahrnehmungen bereits angezeigt hat. Da es ſich in der Regel nur um unbedeutende Vergütungen handeln dürfte, empfiehlt es ſich wohl, nicht nur für eine erſte Anzeige Vergütungspflicht zu beſtimmen, ſondern auch für weitere Anzeigen, ſofern die Anzeigenden die Thatſache, daß bereits Anzeige erſtattet ſei, weder gekannt haben, noch nach den Umſtänden hätten kennen müſſen.

Die Vergütung für den von der Gemeindebehörde zur unverzüglichen Mittheilung der Nachricht an den Strandvogt zu ſtellenden Boten und die nöthigen Beförderungsmittel (Pferd, Geſpann, Boot) ſoll nach § 5 den ortsüblichen Sätzen entſprechen. Wenn zur Rettung von Menſchenleben die erforderlichen Fahrzeuge und Geräthſchaften, ſowie außerhalb der öffentlichen Wege zum Strande führende Zugänge vom Strandvogt in Anſpruch genommen werden, ſo ſoll der hieraus entſtehende wirkliche Schaden vergütet werden. § 9.

Ein Anſpruch auf Miethe für die zur Rettung gebrauchten Fahrzeuge und Geräthſchaften beſteht nicht. Auch für Abnutzung dürfte ein Anſpruch nicht begründet ſein, ſofern dieſelbe nicht zu einer ihre weitere Brauchbarkeit beeinträchtigenden oder vernichtenden Beſchädigung geführt hat. Die Koſten einer Ausbeſſerung der Fahrzeuge und Geräthſchaften, ſowie des in Anſpruch genommenen Zuganges werden zu vergüten ſein, nicht dagegen iſt ein Erſatz dafür zu leiſten, daß Fahrzeuge und Geräthſchaften, während ſie zu Rettungszwecken verwendet werden, zu einer etwaigen ſonſtigen Erwerbsthätigkeit nicht benutzt werden können.

Die Beſtimmung des § 9, daß der Strandvogt zu Hülfe auffordern kann, und ſeinen Aufforderungen bei Vermeidung einer Geldſtrafe bis zu 150 Mark oder Haft bis zu 6 Wochen Folge zu leiſten iſt, findet nach § 360 Ziffer 10 des Strafgeſetzbuchs nur Anwendung auf Unglücksfälle; als ſolche ſind aber nur ſolche Fälle zu betrachten, in denen Menſchenleben gefährdet ſind; ihre Wirkung erſtreckt ſich nicht darauf, „Objecte des Privateigenthums aus der See in Sicherheit zu bringen“.

Eine Vergütung für dieſe vom Strandvogt geforderte Hülfe wird durch das Geſetz nicht gewährt. Die Verpflichtung fällt

weg, wenn der Aufgeforderte der Aufforderung ohne erhebliche eigene Gefahr nicht genügen kann. Selbſt dann, wenn der Helfer durch Folgeleiſtung an Geſundheit und Leben beſchädigt wird, beſteht kein geſetzlicher Schadenerſatzanſpruch.

Auf den im Handelsgeſetzbuch Art. 750 Abſ. 2 geregelten Fall, daß „in derſelben Gefahr die Einen ſich der Rettung von Gütern, die Anderen der von Menſchenleben unterzogen haben“, wird an anderer Stelle näher eingegangen werden.

Darüber hinaus, d. h. abgeſehen von den von der Strandungsordnung geregelten Fällen, beſteht nach deutſchem Recht nur in dem Fall eine Verpflichtung zur Hülfe, wenn durch einen Zuſammenſtoß von Schiffen Beſchädigungen eines derſelben oder beider herbeigeführt ſind. Nach der Kaiſerlichen Verordnung über das Verhalten der Schiffer nach einem Zuſammenſtoß von Schiffen vom 15. Auguſt 1876 erſtreckt ſich die Pflicht des Schiffsführers eines jeden der Schiffe dahin, dem anderen Schiffe und den dazu gehörigen Perſonen zur Abwendung oder Verringerung der nachtheiligen Folgen des Zuſammenſtoßes den erforderlichen Beiſtand zu leiſten. Es handelt ſich alſo nicht nur um die Rettung von Menſchenleben, ſondern auch um Schiff und Ladung. Die Verpflichtung findet ihre Grenze, ſoweit die Erfüllung derſelben dem eigenen Schiff und den darauf befindlichen Perſonen erhebliche Gefahr bereitet. Die bloße Möglichkeit, daß durch Leiſtung des Beiſtandes eine Gefahr entſteht, entbindet daher von der Verpflichtung nicht.

Dritte Schiffe, deren Beſatzung etwa Augenzeuge eines Zuſammenſtoßes iſt, haben keine geſetzliche Verpflichtung, zu helfen, ebenſowenig, wie in anderen Fällen, in denen ein Schiff oder deſſen Ladung in Seenoth iſt.

Da von den hervorgehobenen Fällen abgeſehen, keine Verpflichtung zur Bergung und Hülfsthätigkeit beſteht, vielmehr der freie Entſchluß desjenigen, der zur Ausübung dieſer Thätigkeit im Stande iſt, allein beſtimmend iſt für die Frage, ob einem nothleidenden Schiff und deſſen Ladung geholfen werden ſoll, ſo verdient ſchon der Entſchluß Anerkennung, und zwar in um ſo größerem Maße, je weniger derſelbe durch eigennützige Beweggründe herbeigeführt iſt, vielleicht ſogar dem eigenen Intereſſe geradezu entgegenläuft. Mit der Bergung und Hülfeleiſtung iſt

zugleich eine Verantwortlichkeit verbunden, nicht nur gegen die Interessenten des geborgenen oder geretteten Schiffs und der Ladung, sondern auch, sofern solche Thätigkeit durch ein anderes Schiff erfolgt, gegen die Interessenten des rettenden Schiffs. Da gesetzlich die Deviation der geschlossenen Cascoversicherung nur dann nicht präjudizirt, wenn sie im Interesse der Menschlichkeit erfolgt, so hat in vielen Fällen die Bergung und Hülfeleistung zur Folge, daß der Rheder in die Lage kommt, selbst das Risico für das Schiff tragen zu müssen, ohne von dem Cascoversicherer Ersatz erhalten zu können. Je größer das Opfer, das den eigenen Interessen gebracht wird, sich darstellt, als desto größer wird der Eifer zu bezeichnen sein, mit dem die Bergungs- und Hülfeleistungsthätigkeit unternommen wird. Doch ist es nicht nur der Entschluß, die Rettung auszuführen, sondern auch die Umsicht, mit welcher diesem Entschlusse gemäß die Thätigkeit ausgeübt wird, das Interesse, das sich zeigt, den günstigen Erfolg herbeizuführen, welche den Eifer, von dem das Gesetz spricht, erkennen lassen. Im Gegensatz dazu wird von einem Eifer nicht die Rede sein können, wo klar und deutlich das Bestreben hervortritt, die Gelegenheit zur Ausübung der Rettungsthätigkeit zugleich zu einer Gelegenheit zur Bereicherung des oder der Rettenden über das Maß einer den Umständen entsprechenden Vergütung hinaus zu machen. Solche Absicht tritt hervor, wenn die Gewährung der Hülfe an Bedingungen geknüpft wird, welche den die Hülfe Annehmenden beschweren, wenn vor Gewährung der Hülfe insbesondere der Abschluß eines Vertrages über die Höhe der zu leistenden Vergütung verlangt wird, wenn eine Vergütung nicht nur für den Fall eines erheblichen oder doch theilweisen Erfolges, sondern auch für den Fall eines Nicht-Erfolges beansprucht wird, sodaß nicht nur das der See anvertraute Vermögen, sondern auch das Landvermögen der Interessenten eventuell belastet wird.

---

§ 45. **2. Die verwendete Zeit.**

Wenn das Gesetz als in Anschlag zu bringendes Moment die verwendete Zeit nennt, so ist darunter zunächst der Zeitraum zu verstehen, der zwischen dem Beginne der Bergungs- und Hülfsthätigkeit und deren Beendigung liegt. Indeß kann der Begriff nicht in dieser Weise beschränkt werden. Wenn ein Schiff bei

niedrigem Waffer auf Grund gerathen ift und nur bei hohem Waffer mit Hülfe eines anderen Schiffs wieder abkommen kann, fo wird man auch diejenige Zeit als auf die Bergung oder Hülfeleiftung verwendet anfehen müffen, welche das bergende oder helfende Schiff in der Erwartung des Zeitpunktes, in welchem die Thätigkeit deffelben wirkfam einfetzen kann, hat warten müffen. Ebenfo ift zu der verwendeten Zeit auch der Zeitraum zu zählen, den etwa ein um Bergungs- oder Hülfsthätigkeit angegangenes oder folche anbietendes Schiff gebraucht hat, um von dem Punkte, an welchem es fich befand, die Stelle zu erreichen, wo die eigentliche Thätigkeit beginnt [1]), und wieder an den Platz zu gelangen, den es bei der Ausfahrt zur Bergungs- und Hülfsthätigkeit eingenommen hatte. Es gehört dahin ferner der Zeitraum, den ein Schiff, welches feine von einem Abgangshafen angetretene Reife unterbrochen hatte, um zu bergen oder Hülfe zu leiften, bedarf, um nach erfolgter Bergung oder Rettung den Punkt wieder zu erreichen, von dem aus es in den Abgangshafen zurückgekehrt ift.

Zu diefem Zeitraum, der durch die eigentliche Rettungsthätigkeit und die mit denfelben verbundenen Fahrten ausgefüllt wird, ift nun noch der Zeitraum zu rechnen, der zur Ergänzung eines durch die Thätigkeit entftandenen Mehrverbrauchs an Proviant oder Feuerungsmaterial oder zur Ausbefferung entftandener Schäden verwendet ift.

Indeß neben der in gewiffer Weife ausdehnenden Auslegung diefer Beftimmung wird auch eine gewiffe Einfchränkung erforderlich fcheinen. Einmal nach der Richtung, daß als auf die Bergung und Hülfeleiftung verwendete Zeit nicht fchlechterdings die ganze Zeit in Anrechnung gebracht wird, während welcher die Berger oder Helfer im Dienfte des zu bergenden oder zu rettenden Schiffes thätig gewefen find. Setzen wir den Fall, daß vor der Einfahrt in einen Hafen oder auf offener See ein nothleidendes Schiff von einem andern angetroffen und geborgen wird oder Hülfe erhält, und die Hülfeleiftung beziehentlich die zur Bergung erforderliche Thätigkeit darin befteht, daß das bergende oder hülfeleiftende Schiff das nothleidende ins Schlepptau nimmt und durch Bugfiren in Sicherheit bringt.

---

[1]) Kennedy S. 133, Jones S. 82 Fall „The Graces".

In den meisten Fällen wird einmal ein Aufenthalt entstehen, bis die Schleppthätigkeit wirklich in Gang gekommen ist, sodann aber wird die Reise mit einem nothleidenden Schiff im Schlepptau einen größeren Zeitaufwand nöthig machen, als wenn das bergende oder helfende Schiff allein seine Fahrt gemacht hätte. Indeß da, wenn das rettende Schiff seinen Curs nicht zu verändern brauchte, mindestens ein Theil der Zeit doch gleichzeitig auch zur Erreichung des eigenen Ziels erforderlich war, so kann als die bei der Bergung und Hülfeleistung verwendete Zeit nur der Theil der Gesammtzeit angesehen werden, der ohne die erfolgte Thätigkeit nicht verwendet sein würde[1]).

In vielen Fällen werden mit der eigentlichen Bergungs- und Hülfsthätigkeit weitere Dienstleistungen verbunden werden, welche sich zwar unmittelbar an dieselbe anschließen und ihre Veranlassung in der Bergung und Hülfeleistung haben, indeß sich nicht mehr als einen Act der Rettung aus Seenoth darstellen; so, wenn ein Schiff, das festgerathen war, wieder flott gemacht war, und nunmehr, ohne daß eine noch bestehende Gefahr weitere Hülfe nothwendig machte, demselben Schleppdienste geleistet werden. Auch hier ist zu prüfen, wenn Dienste verschiedenartigen rechtlichen Characters sich an einander anschließen und zu einem Ganzen verbinden, welche Zeit auf den als eigentliche Bergung und Hülfeleistung in Seenoth erscheinenden Theil derselben entfällt.

Das Gesetz unterscheidet nicht, ob die thatsächlich verwendete Zeit nothwendiger Weise aufgewendet werden mußte oder nicht. Es ist denkbar, daß Mangel an Fähigkeit oder Geschicklichkeit oder Anwendung offenbar unzureichender Mittel die Bergung und Hülfeleistung verzögern. Soll man nun den vom Gesetz nicht gemachten Unterschied machen?

Wir glauben, daß dies geschehen muß; es widerspricht den Grundsätzen der Billigkeit, daß für einen Zeitaufwand Bezahlung geleistet oder doch ein solcher bei Ausmessung der Vergütung im vollen Umfang berücksichtigt wird, wenn er unnützer Weise auf-

[1]) So auch H. G. Z. 1877 Nr. 63 S. 103. Handelsgericht Hamburg 15. Januar 1877, Obergericht 2. März 1877 in Sachen Dr. Feill subst. noie Consul. Kullberg in Cuxhaven etc. gegen August Bolten als Caventen für das russische Dampfschiff „Peter der Große", Capt. Sodtmann.

gewendet ist. Allerdings wird hier lediglich verständiges Ermessen darüber entscheiden können, ob ein Zeitaufwand unter Berücksichtigung aller Umstände erforderlich war. Daher wird auch das „In Sicherheit Bringen“ nach einem entfernten Hafen, das mit einem größeren Aufwand von Zeit geschehen ist, wenn ein näherer Hafen erreicht werden konnte, nur dann bezüglich der verwendeten Zeit in Betracht kommen können, wenn aus anderen Gründen das Erreichen des entfernteren Hafens dem Interesse des nothleidenden Schiffes bezw. der Ladung entsprach.

In vielen Fällen wird größere Leistungsfähigkeit und Geschicklichkeit dasselbe Resultat in weit kürzerer Zeit herbeiführen können, als geringere Leistungsfähigkeit. Daher kann die verwendete Zeit nur von relativer Bedeutung sein. Die Zeit als solche kann nur in Betracht kommen, sofern sie für die Berger und Helfer mit wirklichen Ausgaben oder Verlust einer Einnahmemöglichkeit verbunden ist. Ohne Rücksicht auf diese Voraussetzungen erscheint sie nicht als ein „Element of meritorious service“ [1]).

Da immerhin die Fassung des Gesetzes zu Zweifeln Veranlassung geben kann, empfiehlt sich, die Worte „die verwendete Zeit“ zu ersetzen durch die Worte „der erforderlich gewesene Zeitaufwand“.

---

§ 46. 3. Die geleisteten Dienste.

Wenn das Gesetz „die geleisteten Dienste“ als weiteres, in Anschlag zu bringendes Moment berücksichtigt wissen will, so bringt es hiermit zum Ausdruck, daß die Arbeit, welche thatsächlich ausgeführt ist, für die Bemessung des Berge- und Hülfslohns eine wichtige Rolle spielt. Wir haben schon dagegen Stellung genommen, daß in übertriebener Weise auf den Werth des Geborgenen oder Geretteten Rücksicht genommen wird. Die Bergung und Hülfeleistung ist in erster Linie eine Dienstleistung; die Dienste, die geleistet werden, bestehen in Arbeit, und zwar in Arbeit, die von Menschen ausschließlich oder unter Verwendung von Hülfsmitteln geleistet wird; in diesem Sinne spricht man davon, daß das Schiff

---

1) Kennedy S. 133.

arbeitet, daß dessen Maschine arbeitet. Die Dienste können darin sehr verschiedener Natur sein, daß bald die persönliche Arbeitsleistung der Personen, bald die sachliche Arbeitsleistung des Schiffs und der Maschine als das Wesentliche hervortritt. Die Leistungsfähigkeit ist im Einzelnen natürlich eine sehr verschiedene, insbesondere auch bezüglich der Leistungen von Schiff und Maschine.

Ebenso wird die Art und Weise, in welcher die Dienste geleistet sind, bald eine größere, bald eine geringere Umsicht und Geschicklichkeit erkennen lassen. Bei den großen Unterschieden, die in den Personen der Berger und Helfer naturgemäß hervortreten, wird man bei den Einen als Mangel an Umsicht und Geschicklichkeit, Kenntnissen und Fähigkeit bezeichnen müssen, was bei den Anderen aus der Natur der Verhältnisse sich ergiebt und deshalb ihnen nicht zum Vorwurf gereichen kann. Je umsichtiger und geschickter die Dienste geleistet worden sind, desto höher sind sie in Anschlag zu bringen; sie können als sehr geringwerthig erscheinen, wenn der eingetretene Erfolg bei größerer Umsicht und Geschicklichkeit ein größerer gewesen wäre [1]).

Seitdem Handel und Schifffahrt in erheblichem Maße gestiegen sind, haben sich auch die Mittel verbessert, nothleidende Schiffe und ihre Ladungen in Sicherheit zu bringen. Es werden in großer Zahl nunmehr Schiffe eigens zu dem Zwecke ausgerüstet und aufs Meer hinausgesandt, um anderen Schiffen Hülfe zu leisten; sie sind durch die auf ihnen besonders für Rettungszwecke getroffenen Einrichtungen in erhöhtem Maße im Stande, mittels der besonders für diese Zwecke geeigneten Besatzung solche Hülfe mit Erfolg zu leisten.

Wenn auf der einen Seite, mit Rücksicht darauf, daß es sich um einen organisirten, auf Erzielung möglichst hoher Einnahmen gerichteten Gewerbebetrieb handelt, der Eifer solcher berufsmäßig auf Hülfe ausgehenden Schlepper nur als ein geringer anzusehen ist, so ist dagegen, wenn es sich um die geleisteten Dienste handelt, zu berücksichtigen, daß grade die auf ihnen getroffenen Vorrichtungen den nothleidenden Schiffen von besonderem Nutzen sein können. Wo dies im Einzelfall zutrifft, werden die mit Geschick geleisteten, von Erfolg gekrönten Dienste auch die besondere An-

[1]) Kennedy S. 125—127, Jones S. 138—141.

erkennung und Berückſichtigung verdienen müſſen. [1]) Wo dagegen jedes andere, wenn auch nicht ſo eingerichtete Schiff dieſelben Dienſte hätte leiſten können, die beſonderen Einrichtungen alſo ohne Bedeutung geblieben ſind, da kann ihr Vorhandenſein allein den Werth der geleiſteten Dienſte nicht ſteigern.

Die Dienſte ſelbſt können mannigfacher Art ſein, ebenſo mannigfach wie die Urſachen, die die Seenoth bei dem nothleidenden Schiff und Ladung herbeigeführt haben. Sie ſind im Einzelnen ſchon an anderer Stelle beiſpielsweiſe aufgezählt. Kennedy [2]) zählt 18 verſchiedene Nummern als „principal classes“ auf:

1. Schlepp-, Lootſen- und Navigirungsdienſte, um ein in Gefahr oder Noth befindliches Schiff in Sicherheit zu bringen;
2. Rettung von Ladung oder Perſonen, die zu einem ſolchen Schiff gehören, durch an Landbringen oder Uebernahme auf ein anderes Schiff;
3. Flottmachen eines geſtrandeten Schiffs;
4. Heben eines geſunkenen Schiffs oder der Ladung;
5. ein von der Beſatzung verlaſſenes Schiff oder ein Wrack in Sicherheit zu bringen;
6. das Holen oder Bringen von Hülfskräften für ein in Gefahr oder Noth befindliches Schiff;
7. Rettung von Perſonen, die ſich aus einem Schiff in die Boote geflüchtet haben, und ſo noch in Gefahr auf See befindlich angetroffen werden;
8. Schutz oder Rettung von Schiff, Ladung und Menſchenleben von Piraten;
9. Abgabe von Offizieren oder Seeleuten an ein Schiff, deſſen Beſatzung durch Krankheit oder ſonſtige Unglücksfälle ſo vermindert iſt, daß daraus eine Gefahr für dasſelbe entſteht;
10. Abgabe erforderlicher Schiffsgeräthſchaften (tackle or gear);
11. Löſchen von Feuer an Bord eines Schiffs;
12. Rettung von Menſchen oder Eigenthum von einem brennenden Schiff;

---

[1]) So auch Sir Charles Parker Butt in dem Fall „The Envoy“, Urtheil des High Court of Admiralty vom 28. Februar 1888, Kennedy S. 117 u. 118; vergl. ferner Jones S. 81 in dem iriſchen Fall „The Mary Anne“.

[2]) Kennedy S. 110.

13. Entfernung eines Schiffs oder der Ladung von einem Platze, wo ihnen Gefahr, in Brand zu gerathen, droht;
14. Aufenthalt bei einem in Gefahr oder Noth befindlichen Schiff;
15. Befreiung eines Schiffs aus Eismassen;
16. Entfernung eines Schiffes aus einer Gefahr, die durch den Zusammenstoß mit einem Wrack oder anderen Schiffe entstehen kann;
17. Rettung eines gekaperten Schiffs durch Loskauf von dem Feinde, und Hinschaffen desselben nach dem heimischen Hafen, um es den Eigenthümern zurückzugeben;
18. Rettung eines Schiffs vor einem drohenden Zusammenstoß.

Für das deutsche Recht kommen diese verschiedenen Nummern der Bergungs- und Hülfeleistungsdienste jedenfalls in soweit nicht in Betracht, als die Rettung von Menschenleben in Frage steht, da das deutsche Handelsgesetzbuch es ablehnt, sofern nicht mit den Menschenleben Güter, das Schiff oder die Ladung gerettet sind, eine Vergütung für die Rettung von Menschenleben zu gewähren. Im Uebrigen ist in jedem Einzelfall festzuhalten, daß von Berge- und Hülfslohn nur dann die Rede sein kann, wenn Seenoth vorliegt.

Die einzelnen Dienste, die geleistet werden, können nun je nach den Umständen des Einzelfalls von sehr verschiedener Bedeutung, bald mit mehr, bald mit weniger Mühe und Arbeit verbunden sein. Es braucht nur daran erinnert zu werden, wie außerordentlich verschieden sich die Arbeit des Hinüberbringens einer Schlepptrosse von einem Schiff auf das andere gestaltet, je nachdem dieselbe bei ruhigem Wasser oder bei hohem Seegang, bei hellem Tage oder in dunkler Nacht, unter Hülfe von an Bord des nothleidenden Schiffes befindlichen Personen oder ohne solche vor sich geht, wie verschieden sich das Ausbringen eines Ankers gestalten, wie verschieden die Arbeit an den Pumpen des nothleidenden Schiffs, mit welchen Schwierigkeiten das Verstopfen eines Lecks verbunden sein kann.

Wenn das Gesetz einfach von den geleisteten Diensten spricht, so kann darunter dem Sprachgebrauch nach ein Doppeltes verstanden werden: die Dienste, die die Berger oder Retter verrichtet haben, vom Standpunkte der Berger oder Retter betrachtet, und die Dienste, die dem nothleidenden Schiff und der Ladung dadurch erzeigt sind, daß sie in Sicherheit gebracht sind. Diese

beiden Begriffe brauchen nicht zusammenzufallen. Es liegt indeß nach dem Zusammenhang, in dem die Worte stehen, näher, sie in dem ersteren Sinne aufzufassen, indem die geleisteten Dienste als die thatsächlich verrichteten Arbeiten, nicht als der dem Schiffe oder der Ladung dadurch erwachsene Nutzen verstanden werden. Denn sowohl bei den vorangegangenen Worten: Der bewiesene Eifer, die verwendete Zeit, wie bei den folgenden Worten: Die geschehenen Aufwendungen, ist das logische Subject: die Berger oder Retter: sie sollen belohnt werden für den Eifer, den sie bebewiesen, für die Zeit, die sie aufgewendet haben, für die Aufwendungen, die sie gemacht haben, und so auch für die Dienste, die sie geleistet haben.

Die Wichtigkeit der Dienste für denjenigen, der sie empfangen, sich zu Nutze gemacht hat, kommt in anderer Weise in Berücksichtigung.

---

§ 47. 4. Die geschehenen Aufwendungen.

Als viertes in Anschlag zu bringendes Moment werden die geschehenen Aufwendungen aufgeführt. Ueber sie sind an anderer Stelle, § 39, schon eingehendere Erörterungen vorgenommen, auf welche zur Vermeidung von Wiederholungen hier verwiesen wird.

---

§ 48. 5. Die Zahl der thätig gewesenen Personen.

Das Gesetz hält es für erforderlich, als insbesonders in Anschlag zu bringendes Moment die Zahl der thätig gewesenen Personen hervorzuheben.

Nicht darauf, wie viel Personen ihre Thätigkeit angeboten haben, sondern wieviel wirklich für die Bergung und Rettung thätig geworden sind, soll es ankommen.

Ob so viele Personen, wie wirklich thätig geworden sind, auch erforderlich waren, um die erforderlichen Bergungs- oder Hülfsarbeiten auszuführen, darauf kommt es bei diesem Punkte nach dem deutschen Rechte nicht an. Es würde bedenklich sein, den Berge- oder Hülfslohn deshalb niedrig bemessen zu wollen, weil etwa eine geringere Zahl von Personen auch ausreichend gewesen wäre.

Dies läßt fich im Voraus nicht ermeffen. Bei fehr anftrengender Arbeit liegt es im Intereffe von Schiff und Ladung, daß die Arbeitskräfte einander in gewiffen Zeiträumen ablöfen können; der Erfolg wird in der Regel bei einer nicht zu knapp bemeffenen Zahl von Hülfskräften ficherer fein, als im gegentheiligen Falle.

Es liegt im Intereffe der Nothleidenden felbft, daß alle, die bei einer Rettung thätig geworden find, eine genügende Vergütung erhalten, da fonft der Eifer erlahmen würde. Den bereits in den Verhandlungen der Hamburger Commiffion ausgefprochenen Bedenken, daß aus dem Herbeieilen einer überaus großen Zahl von Strandbewohnern, die aus dem Bergen ein Gewerbe zu machen gewohnt feien und von der Hoffnung auf Erwerb zur Hülfe getrieben würden, den Ladungseigenthümern ein Nachtheil erwachfen würde, ift entgegen zu halten, daß der Regel nach die aufgewendete Zeit, wenn auch nicht in gleichem, fo doch in ähnlichem Maße fich vermindern wird, in dem die Zahl der Helfenden zunimmt. Wo dies nicht der Fall ift, wo entweder die Arbeit läffig betrieben wird. oder die Zahl der hinzugekommenen und thätig gewordenen Perfonen unverhältnißmäßig groß ift, da wird der Eifer des Einzelnen nur ein geringerer fein.

---

§ 49. 6. Die Gefahr der Berger und Helfer und ihrer Fahrzeuge.

Die Bergung wie die Hülfeleiftung ift vielfach ein gefahrbringendes Unternehmen; bei der Bergung eines von der Befatzung verlaffenen Schiffs ergiebt fich dies fchon aus dem Umftande, daß das Schiff erft dann verlaffen zu werden pflegt, wenn keine Rettung mehr zu hoffen ift, und ein längeres Verweilen auf dem Schiffe des Leben der Befatzung bedroht. Wer fich zum Zwecke der Bergung an Bord eines folchen Schiffes begiebt, läuft Gefahr, mit diefem ein Opfer der Elemente zu werden. Bei der Hülfeleiftung lehren zahlreiche Fälle, welche Gefahren für Eigenthum und Leben auf Seiten der Helfer eintreten können, z. B. durch Zufammenftoß des helfenden Schiffs mit dem nothleidenden. Aber nothwendige Vorausfetzung eines Anfpruchs auf Berge- oder Hülfslohn ift es nicht, daß folche Gefahr auf Seiten der Berger oder Helfer vorlag,

vielmehr kommen viele Fälle vor, in denen ſich Bergung wie Hülfeleiſtung vollkommen gefahrlos für Berger und Helfer vollziehen. Gleichwohl hat man bereits, ſeitdem die Auffaſſung, es ſei in allen Fällen den Bergern ein Recht auf eine beſtimmte Quote zuzuſprechen, aufgegeben wurde, grade die Gefahr, in welche ſich die Berger begeben, als dasjenige Moment angeſehen, das die von ihnen geleiſtete Arbeit weit über den Werth, den ſie ſonſt haben würde, hinaushebt, und das es gerechtfertigt erſcheinen läßt, Vergütungen zuzubilligen, die zu Demjenigen, was ſonſt durch die Arbeit hätte erzielt werden können, in keinem Verhältniß ſtehen.

Es ſoll der kühne Muth deſſen, der ſich und ſein Eigenthum, um Andere und deren Eigenthum der Gefahr zu entreißen, freiwillig der Gefahr ausſetzt, belohnt werden. Daher gilt in der ſeerechtlichen Praxis der Grundſatz: je größer die Gefahr, deſto höher die Belohnung.

Dieſen Grundſatz hat denn auch das Handelsgeſetzbuch ſanctionirt, wenn es insbeſondere in Anſchlag bringen heißt: die Gefahr, welcher die thätig geweſenen Perſonen ihre Perſon und ihre Fahrzeuge unterzogen haben.

Der Ausdruck „ihre Fahrzeuge“ darf hier nicht in dem Sinne verſtanden werden, als ob die Fahrzeuge im Eigenthum der Berger oder Helfer ſtehen müßten, damit die denſelben drohende Gefahr in Anſchlag gebracht werden dürfe. Das Geſetz will nur kurz damit ausdrücken, das neben der Gefahr, die Geſundheit und Leben der Berger und Helfer bedrohte, auch die Gefahr zu berückſichtigen ſei, welcher dieſelben die von ihnen zur Bergung und Rettung benutzten Fahrzeuge unterzogen haben. Wer ein ihm nicht gehöriges Fahrzeug zu Bergungs- und Rettungszwecken verwendet, iſt dem Eigenthümer deſſelben für die Benutzung in der Regel verantwortlich. Dies gilt beſonders von den Führern der Dampfſchiffe, die vermöge der ihnen innewohnenden größeren Fortbewegungskraft naturgemäß weit geeigneter ſind, Bergungs- und Hülfsdienſte, beſonders durch Abſchleppen und Weiterſchleppen, zu verrichten, als z. B. Segelſchiffe. Der Beſorgniß des Führers, durch die in erheblichem Maße geſteigerte Inanſpruchnahme der Maſchinenkraft die Maſchine übermäßig anzuſtrengen, ſoll dadurch entgegen getreten werden, daß auch dieſe Gefahr, der das Fahrzeug unterzogen wurde, berückſichtigt werden ſoll. Dieſe Gefahr iſt indeß für Schiffe keineswegs

die einzige. Es bedarf nur der Erinnerung an die ſchon erwähnte Gefahr des Zuſammenſtoßens des nothleidenden und des helfenden Schiffs, die nicht nur bei Beginn der Bergungs- oder Rettungsarbeiten, ſondern auch während der weiteren Ausführung derſelben ſich verwirklichen kann.

Auch ſonſt ſind mehrfach Fälle vorgekommen, in denen das helfende Schiff bei Ausführung der erforderlichen Arbeiten ſelbſt manövrirunfähig wurde und ſelbſt Hülfe Dritter in Anſpruch nehmen mußte.

Wenn das Geſetz nun einmal von den geſchehenen Aufwendungen und daneben von den Gefahren, denen die Berger oder Helfer die Fahrzeuge unterzogen haben, redet, ſo entſteht die Frage, ob nur diejenigen, die Fahrzeuge der Rettenden bedrohenden, Gefahren, die nur gedroht haben, ohne zu einer Beſchädigung oder gar zu einem Verluſte zu führen, in Anſchlag gebracht werden ſollen, oder auch diejenigen Gefahren, die wirklich einen Schaden herbeigeführt haben.

Das Hamburgiſche Handelsgericht hat ſich in einem Urtheil vom 22. December 1870[1]) dahin ausgeſprochen: die Anſicht, daß bei Ausmeſſung des Berge- und Hülfslohns nicht die Schäden, welche das hülfeleiſtende Schiff erleidet, ſondern lediglich die Gefahr zu berückſichtigen ſei, welcher daſſelbe ſich ausſetzte, als es zur Hülfeleiſtung ſich anſchickte, laſſe ſich auf die Erwägung zurückführen, daß, wenn man einerſeits dem hülfeleiſtenden Schiff auch nach glücklich überſtandener Gefahr eine liberal zu bemeſſende Vergütung dafür zu Theil werden laſſe, daß daſſelbe der Gefahr ſich ausgeſetzt habe, das Schiff nicht andererſeits eine weitere Vergütung verlangen könne, wenn es in Folge der Gefahr, der es ſich ausgeſetzt hat, einen Schaden erleidet.

Dagegen hat des Landgericht Hamburg K. I f. H. S. in einem Urtheile vom 11. Auguſt 1894[2]), deſſen Ausführungen ſich das Hanſeatiſche Oberlandesgericht in einem Urtheile vom 7. Januar 1895 angeſchloſſen hat, folgenden Standpunkt eingenommen:

---

[1]) H. G. Z. 1871 Nr. 17 S. 29 in Sachen Hamb.-Americ. Packetfahrt A. G. als Rhederei des Dampfſchiffs „Cuxhaven", Capt. Lührs, gegen Capt. Mac Lean, engliſches Schiff „Cowlitz".

[2]) H. G. Z. 1895 Nr. 47 S. 133 in Sachen Rhederei des engliſchen Schiffes „Foyle" gegen a) Auguſt Bröhan in Cranz als Rheder des Fiſchdampfers „Auguſt Bröhan", b) die Vereinigte Bugſir-Dampfſchiff-Geſellſchaft in Hamburg.

Zu den nach Art. 746 zu berückfichtigenden Aufwendungen gehören nicht nur die durch die Verzögerung der Rückkehr um einen Tag verurfachten Mehrausgaben, fondern auch die Koften der Reparatur und der von dem Schiffe, das bei der Rettung felbft nothleidend geworden war und Hülfe in Anfpruch nehmen mußte, zu zahlende Hülfslohn, als diejenigen Schäden und Koften, welche das rettende Schiff fich bei der Hülfeleiftung zugezogen habe. Eine doppelte Veranfchlagung werde dadurch, daß erftens der Betrag der Befchädigungen, zweitens die Gefahr, welcher das hülfeleiftende Schiff ausgefetzt gewefen fei, berückfichtigt werde, nicht verurfacht, da als gefährdeter Gegenftand felbftverftändlich neben der Befchädigung nur der übrig gebliebene Werth des hülfeleiftenden Schiffs in Anfchlag zu bringen fei.

Diefe letztere Unterfcheidung dürfte als etwas fubtil zu bezeichnen fein, wenngleich eine doppelte Veranfchlagung allerdings dadurch ausgefchloffen wird.. Wir glauben, daß das Gefetz keineswegs beabfichtigt, daß in allen Fällen fämmtliche aufgeführten Momente cumulativ berückfichtigt werden müffen. Wenn in einem Falle, wie dem hier entfchiedenen, durch die Rettung erhebliche Schäden und Koften entftanden find, fo bringt die Thatfache ihres Vorhandenfeins mit fich, daß für ihr Eintreten auch thatfächlich eine Gefahr vorhanden war; ob fie bei Eintritt in die Hülfsthätigkeit als folche erkannt wurde, ift eine andere Frage. Aber, während das Gefetz, wenn es die Berückfichtigung der Gefahr bei Bemeffung der Vergütung vorfchreibt, das Intereffe der Berger und Helfer im Auge hat, kann es wohl nicht davon ausgehen, daß nur die Gefahren berückfichtigt werden follten, deren Eintritt als möglich vorausgefehen werden konnte; vielmehr ift anzunehmen, daß alle Gefahren, welche das rettende Fahrzeug oder die Perfonen während des ganzen Verlaufs der Bergung oder Hülfeleiftung bedrohen, berückfichtigt werden follen; dies um fo mehr, als gerade die während der Bergungs- und Hülfsthätigkeit eintretenden Gefahren den Berger oder Helfer vor die Frage ftellen, ob unter folchen Umftänden weitere Thätigkeit vorgenommen werden foll oder nicht.

Die befondere Prämie dafür, daß der Gefahr muthig entgegen getreten wird, ift ebenfowohl verdient, wenn die Gefahr gleich von Anfang droht, wie wenn fie erft im fpäteren Verlauf zum Vorfchein kommt.

Soweit die Aufwendungen in Beschädigungen bestehen, die dem rettenden Fahrzeug zugestoßen sind, soweit ist ihre Berücksichtigung identisch mit der Berücksichtigung der Gefahren, denen die rettenden Personen ihr Fahrzeug ausgesetzt haben; aber es können außer den Aufwendungen dieser Art Aufwendungen vorhanden sein, die nicht auf eine Gefahr zurückzuführen sind, und andererseits Gefahren berücksichtigt werden, die nicht zu Aufwendungen geführt haben.

---

§ 50. 7. Die Gefahr, welche den geborgenen oder geretteten Gegenständen gedroht hat.

Neben die Gefahr, welcher die bei der Bergung und Hülfeleistung thätig gewesenen Personen sich und ihre Fahrzeuge unterzogen haben, stellt das Gesetz die Gefahr, welche den geborgenen oder geretteten Gegenständen gedroht hat.

An sich setzt schon jede Bergung und Hülfeleistung in Seenoth voraus, daß den Gegenständen Gefahr gedroht hat; denn der Begriff der Seenoth enthält als wesentliches Merkmal, daß sich Schiff und Ladung in einer drohenden Gefahr des Verlustes oder der erheblichen Werthverminderung befunden haben, aus welcher sie ohne Mitwirkung dritter Personen nicht gerettet werden konnten. Immerhin aber ist doch die Gefahr einer Steigerung fähig, insofern einmal der Zeitpunkt, in welchem nach menschlicher Berechnung Verlust oder Werthverminderung eintreten mußte, bald ferner, bald näher liegen kann, andererseits auch die Werthverminderung verschiedene Stufen bis zur Werthvernichtung durchlaufen kann.

Die Ursachen der Gefahr-Steigerung können natürlich so verschiedene sein, wie die Gefahren selbst, welche dem Schiff und der Ladung den Character „nothleidend" geben. Ein Leck kann mehr oder weniger bedeutend sein, und so die Gefahr, die aus der Unmöglichkeit, des eindringenden Wassers allein Herr zu werden, entsteht, daß das Schiff und mit ihm die Ladung früher oder später versinkt, näher oder ferner liegen. Ein ausgebrochenes, von der Besatzung allein nicht mehr zu bewältigendes Feuer kann kleinere oder größere Theile des Schiffes ergriffen haben; die Möglichkeit, noch den Strand zu erreichen trotz des Feuers, um das Schiff dort zunächst zum Sinken und dadurch das Feuer zum

Erlöſchen zu bringen, kann eine größere oder geringere Wahrſcheinlichkeit für ſich haben. Das auf einem Felſen oder einem Sande feſtſitzende Schiff kommt bei längerem Verweilen dem Augenblick immer näher, in dem es durch die Gewalt der Elemente zertrümmert wird.

Nur, wenn man davon ausgeht, daß Seenoth auch dann vorhanden iſt, wenn die Wahrſcheinlichkeit, noch mittelſt der dem gefährdeten Schiffe zu Gebote ſtehenden eigenen Hülfskräfte in Sicherheit kommen zu können, gering iſt, kann man den verſchiedenen Graden der Gefahr die Bedeutung beilegen, daß die Bergung oder Hülfeleiſtung dann am werthvollſten erſcheint, wenn dieſe Wahrſcheinlichkeit gleich Null iſt, und in ihrem Werthe in demſelben Maße verliert, wie ſeine Wahrſcheinlichkeit zunimmt.

Vertritt man aber die, wenigſtens in der deutſchen Rechtſprechung zur Herrſchaft gelangte Anſchauung: die Seenoth ſetze voraus, daß keine Wahrſcheinlichkeit mehr exiſtirt, dann kann die Gefahr nur aus einem anderen Geſichtspunkte für die Ausmeſſung des Berge- und Hülfslohns von Bedeutung werden, inſofern es ja für die Intereſſenten, denen ohne rechtzeitige Hülfe ein Verluſt doch ſicher bevorſtand, gleichgültig ſein kann, ob dieſer Verluſt früher oder ſpäter ſtattgefunden hätte.

Dieſer Geſichtspunkt iſt, wenngleich, wie wir meinen zu Unrecht, als ein neuer bezeichnet, auch in der Rechtſprechung der deutſchen Gerichte hervorgetreten: es iſt die größere oder geringere Wahrſcheinlichkeit des Erfolges. Je größer die Gefahr iſt, in der das nothleidende Schiff und deſſen Ladung ſich befindet, deſto geringer iſt die Wahrſcheinlichkeit eines Erfolges. Da nun von dem Erfolge der Anſpruch auf Berge- und Hülfslohn, alſo einſchließlich der Ausſicht, Erſatz für Zeit, Mühe und Arbeit, für Aufwendungen und die Prämie für die gelaufene Gefahr zu erhalten, abhängt, ſo erſcheint eine Bergungs- oder Hülfsthätigkeit um ſo verdienſtlicher, je geringer wegen der Gefahr, in welcher ſich die geborgenen oder geretteten Sachen befanden, die Ausſicht auf Erfolg erſcheinen mochte.

Es mag indeß zugegeben werden, daß die Hamburger Commiſſion mehr an die größere oder geringere Wahrſcheinlichkeit eines ohne Hülfe eintretenden Verluſtes gedacht hat und weniger an die Wahrſcheinlichkeit des Erfolges. So lange noch die Gefahr des definitiv eintretretenden Verluſtes oder der Werthverminderung

nicht unmittelbar bevorſteht, bleibt noch eine Hoffnung, daß außer denjenigen Perſonen, deren Hülfe zur Rettung von Schiff und Ladung führt, andere Perſonen rechtzeitig ihre Hülfe anbieten könnten. Durch die etwaige Auswahl unter den zu Gebote ſtehenden Hülfskräften vermindert ſich naturgemäß der Werth der von den Einzelnen angebotenen Hülfe nach den Regeln von Angebot und Nachfrage. Sie iſt am werthvollſten, wo die Ausſicht, auf andere Weiſe durch oder ohne Hülfe Dritter aus der Gefahr befreit zu werden, gänzlich ausgeſchloſſen erſcheint.

Auch hier kommt nicht nur die Gefahr in Betracht, die im Augenblick des Eintritts in die Bergungs- oder Hülfsthätigkeit beſtand, ſondern auch diejenigen Gefahren müſſen berückſichtigt werden, die während der Ausführung ſelbſt hervortreten. Schiff und Ladung können bei Eintritt in die Thätigkeit ſich in größerer oder geringerer Gefahr befinden, als in einem ſpäteren Zeitpunkt, während des Verlaufs derſelben. Es kann alſo die Wahrſcheinlichkeit des Erfolges ſich ſteigern bis zu dem Grade, daß noch, vordem das Schiff den Hafen erreicht, alle Gefahr für daſſelbe, und ſomit auch die Seenoth ſelbſt ihr Ende erreicht. Dieſer Fall wird z. B. dann vorliegen, wenn ein Schiff auf Sand gerathen iſt, ſodaß, weil es durch eigene Kraft nicht wieder abkommen kann, wirkliche Seenoth vorliegt; iſt es im Uebrigen unverletzt geblieben, ſo kann die Seenoth als beſeitigt angenommen werden, ſobald es abgebracht iſt; wird es dann noch weiter geſchleppt, ſo mögen hierbei neue Gefahren für daſſelbe entſtehen können, ſie ſind aber nicht mehr mit der eigentlichen Hülfeleiſtung verbunden und können daher nicht mehr in Betracht kommen.

Dagegen können auch während der eigentlichen Bergungs- und Hülfsthätigkeit neue Gefahren für das nothleidende Schiff und deſſen Ladung hervortreten, die bei Eintritt in dieſelbe nicht vorhanden oder doch nicht erkennbar waren, die daher die Wahrſcheinlichkeit des Erfolges vermindern. Es wird in der Regel den Bergern oder Helfern freiſtehen, von der bereits unternommenen Bergungs- und Hülfsthätigkeit abzuſtehen, wenn durch neue Gefahren ſich die Ausſicht auf Erfolg vermindert. Um ſo anerkennenswerther iſt es unter ſolchen Umſtänden, wenn ſie in ihrer Thätigkeit verharren. Daher ſind denn auch neben der urſprünglich vorhandenen Gefahr die ſpäter eintretenden oder ſich zeigenden Gefahren mit in Anſchlag zu bringen.

§ 51. 8. Der Werth der geretteten oder geborgenen Gegenstände.

Als letztes der besonders in Anschlag zu bringenden Momente bezeichnet das Gesetz den nach Abzug der Kosten verbliebenen Werth der geborgenen oder geretteten Gegenstände.

Ueber die Bedeutung dieses Werthes und den Unterschied, der bei Berücksichtigung desselben gemacht werden soll, je nachdem ein Fall der Bergung oder der Hülfeleistung vorliegt, ist schon Näheres erörtert worden. Vergl. §§ 40 u. 42.

---

§ 52. Das billige Ermessen.

Das Gesetz macht es dem Richter, der den Berge- oder Hülfslohn bemessen, beziehungsweise der Behörde, die durch Bescheid zunächst diese Festsetzung vornehmen soll, zur Pflicht, alle einzeln aufgeführten Umstände, soweit sie wahrnehmbar sind, in Anschlag zu bringen. Eine mit mathematischer Genauigkeit vorzunehmende Berechnung ist indeß nicht im Sinne des Gesetzes und auch im Einzelfalle nicht durchführbar. Vielfach wird, wo sich die Aussagen der am Ausgang des Rechtsstreits interessirten Personen, insbesondere auch der Berger und Helfer einerseits und der zur Besatzung des nothleidenden Schiffs gehörigen Personen andererseits entgegenstehen, der zur Entscheidung berufene Richter nicht einmal in der Lage sein, die etwa vorhandenen Widersprüche aufzuklären. Das liegt in der Natur der Sache, da die Berger und Helfer bestrebt sein werden, ihr Verdienst in möglichst glänzendem Lichte, und dagegen die Lage des nothleidenden Schiffs in möglichst dunkler Beleuchtung erscheinen zu lassen.

Daher soll denn auch billiges Ermessen darüber entscheiden, wie hoch innerhalb der gesetzlich gezogenen Grenzen der Berge- oder Hülfslohn festzusetzen ist. Allerdings tritt dabei häufig der Fall ein, daß nicht nur diejenigen, welche Berge- oder Hülfslohn fordern, und diejenigen, auf deren Kosten die Zahlung erfolgen soll, über das, was angemessen ist, in ihren Meinungen weit aus-

einander gehen, sondern auch die verschiedenen in derselben Sache oder in verschiedenen Sachen urtheilenden Richter, selbst dann, wenn sie die einzelnen Umstände, die in Betracht kommen sollen, gleichmäßig beurtheilen.[1])

---

§ 53. Die Verpflichtung zur Zinsenzahlung.

Ebenso verschieden ist auch das Urtheil der Gerichte darüber ausgefallen, ob den Bergern und Helfern neben der Pauschalsumme, auf welche erkannt zu werden pflegt, Zinsen zuzubilligen sind, beziehungsweise, von welchem Tage ab der Zinsenlauf seinen Anfang nehmen soll.

So hat das Landgericht Hamburg, K. III für Handelssachen in einer Entscheidung vom 28. October 1889[2]) ausgesprochen: Zinsen werden beim Zusprechen von Aversionalbeträgen nicht adjudizirt, während das Landgericht Hamburg, K. IV für Handelssachen in einem Urtheil vom 23. Mai 1887[3]) in Uebereinstimmung mit dem in derselben Sache ergangenen Urtheil des Hanseatischen Oberlandesgerichts, Civilsenat III vom 16. October 1887 die Zinsen von dem Tage an zugesprochen hat, an welchem die mit Gründen versehene Entscheidung der in der Strandungsordnung zur vorgängigen Festsetzung berufenen Aufsichtsbehörde den Parteien zugestellt war.

Das Landgericht Hamburg, K. I für Handelssachen hat dagegen in einem Urtheil vom 4. Juni 1890[4]), welchem das Hanseatische

---

[1]) Vergl. den Fall „Arcturus", in Sachen Vereinigte Bugsier-Dampfschiff-Gesellschaft in Hamburg gegen Rob. M. Sloman jr., als Caventen für den „Arcturus". Das L. G. Hamburg hatte ℳ 60000 Hülfslohn zugebilligt, das O. L. G., trotz Anerkennung, daß die einzelnen in Betracht kommenden Momente in völlig sachgemäßer Weise gewürdigt seien, nur ℳ 20000. H. G. Z. 1892 Nr. 11 S. 25 ff.

[2]) H. Z. 1890 Nr. 49 S. 132 in Sachen Rob. M Sloman & Co. als Rheder des Dampfschiffs „Taormina" gegen Köper, Docke & Co. in Bremen als Rheder des Dampfschiffs „Donar".

[3]) H. G. Z. 1887 Nr. 133 S. 312 in Sachen P. & J. Pinckernelle als Caventen für die deutsche Bark „Inca" gegen Franz Schwalbe als Rheder des Seeschleppers „Vulcan".

[4]) H. G. Z. 1890 Nr. 14 S. 37 in Sachen Vereinigte Bugsier-Dampfschiffs-Gesellschaft in Hamburg gegen M. G. Amsinck als Rheder des deutschen Schiffes „Flora".

Oberlandesgericht Civilſenat I in ſeinem Urtheil vom 23. Decbr. 1889 zugeſtimmt hat, die Zinſen von dem Tage an zuerkannt, an welchem die Partei, welche ſich durch den Beſcheid der Aufſichtsbehörde beſchwert fühlte, nach § 9 der Strandungsordnung den Rechtsweg durch Zuſtellung der Klage beſchritten hat.

Wir ſind der Meinung, daß keine dieſer Entſcheidungen ganz zutrifft. Es iſt zu unterſcheiden zwiſchen Verzugszinſen und Proceßzinſen. Zwar hat der Berger und Helfer bereits in dem Augenblick, in dem das nothleidende Schiff und die Ladung in Sicherheit gebracht iſt, einen Anſpruch auf angemeſſene Belohnung; aber da der Grundſatz gilt, daß Theilzahlungen weder angenommen noch geleiſtet werden brauchen, ſo kann der Regel nach, ſolange der Anſpruch als ſolcher noch nicht feſtgeſetzt iſt, von einem Verzuge des Berge- oder Hülfslohnsſchuldners nicht die Rede ſein, auch nicht bezüglich eines von dem Schuldner etwa als angemeſſen anerkannten, von dem Gläubiger aber als nicht ausreichend angeſehenen Betrages. Nur wenn das, was der Berger oder Helfer beanſpruchte, ſich als angemeſſen herausſtellt, und erſt dann, kann man ſagen, daß der Schuldner im Verzuge iſt, ſoweit er eine perſönliche Verbindlichkeit übernommen hat. Soweit ſich der Anſpruch gegen Schiff und Ladung richtet, erſcheint der Schiffs- und Ladungsintereſſent genau genommen überall nicht als Schuldner; er braucht nichts zu leiſten, braucht überhaupt nichts zu thun, er kann ſich paſſiv verhalten und ruhig die Schritte abwarten, die der Berge- und Hülfslohns-Berechtigte zur Verwirklichung ſeines Anſpruchs unternimmt.

Die Natur des Berge- und Hülfslohns-Anſpruchs bringt es eben mit ſich, daß, ſofern eine Vereinbarung nicht getroffen wird, der Anſpruch ſolange befriſtet erſcheint, bis ſeine Höhe feſtgeſtellt iſt.

Hierzu iſt ein beſtimmtes Verfahren vorgeſchrieben; man kann daher nicht ſagen, daß der Schiffs- und Ladungsintereſſent, der zu einer Vereinbarung bezüglich des zu zahlenden Berge- und Hülfslohns nicht kommen kann oder will, im Verzuge iſt, wenn er zwecks Feſtſtellung deſſen, was er ſchuldig iſt, ein geſetzlich feſtgelegtes Verfahren eintreten läßt. Dies Verfahren hat nun ſeinen vorläufigen Abſchluß mit dem Beſcheid der Aufſichtsbehörde, genauer ausgedrückt mit dem Zeitpunkt, in welchem der Beſcheid jedem

Betheiligten zu Protocoll bekannt gemacht, oder eine Ausfertigung desselben ihm zugestellt ist.

Man könnte daher davon ausgehen, daß von diesem Augenblick an der Anspruch des Gläubigers genügend bestimmt ist, um, sofern ein ihm persönlich Verpflichteter gegenüber steht, von einem Verzuge des Letzteren reden zu können.

Dieser Auffassung steht indeß entgegen, daß der Bescheid der Behörde nicht etwa die Wirkung eines erstinstanzlichen Erkenntnisses hat, daß die Anfechtung desselben durch den oder die Betheiligten, die sich durch den Bescheid beschwert fühlen, nicht etwa eine Art von Rechtsmittel darstellt, vielmehr durch Erhebung der Klage der Bescheid zwischen den Proceßparteien seine Kraft verliert.

Die Festsetzung gilt also als nicht erfolgt, wenn sich gegen sie rechtzeitig die Klage richtet. Diese ist indeß nur dann eine auf Leistung gerichtete Klage, wenn dem Berge- und Hülfslohn-Gläubiger ein persönlich Verpflichteter gegenübersteht, und auch dann nur, wenn der Gläubiger es ist, der sich durch den Bescheid beschwert fühlt und statt desselben ein richterliches Urtheil verlangt. In den anderen Fällen,

1. in dem Fall, in dem der Anspruch des Gläubigers nur auf eine Befriedigung aus den ihm auf Grund seines Pfandrechts haftenden Gegenständen geht,
2. in dem Fall, in dem ein persönlich Verpflichteter sich durch den Bescheid beschwert fühlt,
3. in dem Fall, in dem ein Betheiligter der Befriedigung des Gläubigers aus dem Pfandrecht widerspricht,

kann man nicht sagen, daß durch die Erhebung der Klage der Verzug begründet wird.

Wir können daher den Anspruch auf Verzugszinsen überhaupt nicht anerkennen, und es bleibt nur die Frage, ob Proceßzinsen verlangt werden können.

Bezüglich der Proceßzinsen kommt es auf den Verzug nicht an. Indeß setzt doch auch der Begriff der Proceßzinsen voraus, daß Schuldner verpflichtet gewesen wäre, bereits im Augenblick der Klageerhebung Zahlung zu leisten. Diese Verpflichtung fällt jedoch fort, wenn erst ein gerichtliches Urtheil die Höhe des geschuldeten Betrages festzusetzen bestimmt ist.

Ist dagegen ein Urtheil ergangen, durch welches die Feststetzung erfolgt, so ist dies geeignet, eine Grundlage für die Berechnung von Zinsen zu geben, und diese Grundlage wird auch dadurch nicht erschüttert, daß etwa im Instanzenzuge der durch das erstinstanzliche Urtheil festgesetzte Betrag ermäßigt oder erhöht wird.

Es empfiehlt sich daher, im Urtheil, soweit ein entsprechender Antrag gestellt ist, neben der Aversionalsumme, auf welche dasselbe lautet, die Berechtigung des Gläubigers auf Zinsen vom Tage des Urtheils an auszusprechen. Den Gläubiger ganz zinslos zu stellen, ist nicht gerechtfertigt, weil sonst der „Schuldner" in die Lage gebracht wird, dadurch daß er den Proceß durch Rechtsmittel in die Länge zieht, die Befriedigung des Gläubigers zu dessen Nachtheil zu verzögern.

Ist er nicht persönlich verpflichtet, so hat er zwar in dem Aufschub der Berichtigung der Forderung des Gläubigers durch die Führung des Rechtsstreits keinen Vortheil; es besteht indeß die Frage, ob für die Zinsen lediglich die dem Pfandrecht unterworfenen Gegenstände oder der den Proceß Führende mit seinem persönlichen Vermögen haften, weil etwa die Proceßführung selbstständig schon zur Zinszahlung verpflichtet, falls sie zu einer Verurtheilung zur Zahlung eines Betrages führt.

Für den aus einem Zusammenstoß von Schiffen erwachsenen Schadenersatz-Anspruch ist solche Verpflichtung unter Bestätigung abseiten des Reichsgerichts vom Hanseatischen Oberlandesgericht in Sachen August Blumenthal in Hamburg gegen die Schiffseigner Paul Kube und H. C. Kiehn in Hamburg als Eigenthümer des Schleppdampfers „Silesia" [1]) ausgesprochen. Es ist indeß zu unterscheiden zwischen einem Schadenersatzanspruch, bei dem der Beklagte seine Verpflichtung, beziehentlich die Höhe desselben, auf seine Gefahr hin, Zinsen und Kosten zahlen zu müssen, bestreitet, und einem Anspruch auf Berge- und Hülfslohn, bei dem der Beklagte b e r e c h t i g t ist, die Entscheidung abzuwarten. Die Zinsen, die bei solchem Schadenersatzanspruch der Gläubiger fordert, bilden einen Theil seines Interessenanspruchs; er bekommt zu wenig, wenn er neben dem Capital nicht noch eine Vergütung bekommt für den Zeitraum, während dessen er das Capital hat entbehren müssen.

---

[1]) H. G. Z. 1893 Nr. 72 S. 213 ff. und 1894 Nr. 63 S. 181 ff., H. O. L. G. 1. Mai 1893, Reichsgericht 29. Novbr. 1893 unter Bezugnahme auf Ehrenberg S. 177.

Hiervon kann indeß bei dem Anſpruch auf Berge- oder Hülfslohn keine Rede ſein; da das Geſetz einen getrennten Anſpruch auf Erſatz von Schäden und Aufwendungen abgelehnt hat, kann man auch nicht argumentiren, daß in dem Lohn auch ein Schadenerſatz ſtecke, und deshalb Zinſen zu vergüten ſeien.

Der Unterſchied läßt ſich dahin ausdrücken: Bei den Schadenerſatzanſprüchen wirkt das Urtheil declarativ; es ſtellt feſt, daß zur Zeit der Klageerhebung ein Schaden von einer beſtimmten Höhe beſtand; bei den Anſprüchen auf Berge- und Hülfslohn wirkt das Urtheil conſtitutiv: es ſtellt feſt, daß der Gläubiger einen beſtimmten Anſpruch hat; bis dahin war derſelbe ebenſo unbeſtimmt, wie zum Beiſpiel der Anſpruch auf einen Kaufpreis, der durch das arbitrium boni viri feſtgeſtellt werden ſoll, unbeſtimmt iſt, bis der bonus vir ſein arbitrium zu erkennen gegeben hat.

Unſer Reſultat iſt: Kommt es zu einer Feſtſetzung durch Beſcheid der Behörde, und bleibt dieſer unangefochten, ſo exiſtirt ein Zinsanſpruch nicht, weil es an einem Mittel fehlt, ihn nachträglich geltend zu machen. Kommt es zu einem richterlichen Urtheil, ſo hat auf Antrag der Richter erſter Inſtanz Zinſen vom Tage des von ihm gefällten Urtheils an zuzuſprechen. Dies belaſtet den Schuldner nicht; aber es kränkt auch den Gläubiger nicht, da der Richter in der Lage iſt, bei Feſtſetzung auch in Erwägung zu ziehen, daß etwa der Gläubiger bereits ungebührlich lange auf die ihm zukommende Vergütung hat warten müſſen, und ebenſo zum Nachtheil des Gläubigers Rückſicht darauf nehmen kann, daß derſelbe durch übertriebene Anſprüche ſelbſt eine außergerichtliche Einigung erſchwert oder unmöglich gemacht hat.

Die etwaige Verpflichtung des Schuldners, aus ſeinem perſönlichen Vermögen neben dem Capital auch Zinſen zu leiſten, wenn ſolche perſönliche Verpflichtung entſtanden iſt, weil er zum Nachtheil des Berechtigten über das demſelben haftende Pfand verfügt hat, beruht auf dem Geſichtspunkte des Schadenerſatzes, für den, wie eben gezeigt, andere Grundſätze maßgebend ſind.

Wenn während der Gefahr ein Vertrag über die Höhe des Berge- oder Hülfslohns geſchloſſen iſt, ſo iſt die dem Gläubiger aus dem Vertrage zuſtehende Forderung fällig in dem Augenblick, in dem Schiff und Ladung in Sicherheit gebracht ſind. Bedarf es nachträglich eines Urtheils, um den Gläubiger in den Stand zu ſetzen,

aus den ihm als Pfand haftenden Gegenſtänden ſeine Befriedigung zu erlangen, und erfolgt eine Anfechtung des Vertrages entweder überhaupt nicht, oder ohne zu einer Herabſetzung der zugeſicherten Vergütung zu führen, ſo iſt dem Gläubiger die Befugniß zuzuſprechen, aus den ihm als Pfand haftenden Gegenſtänden ſeine Befriedigung auch wegen der Zinſen vom Tage der Fälligkeit zu ſuchen. Daneben wird auch im Falle der Anfechtung eine perſönliche Verpflichtung des Anfechtenden zur Zinszahlung auszuſprechen ſein, ſofern er durch unbegründete Anfechtung die Befriedigung des Gläubigers ſchuldhafterweiſe verzögert hat.

In gleicher Weiſe haftet bei vertragsmäßiger Feſtſetzung der Schuldner für Zinſen perſönlich, ſoweit er auf Grund ſeiner beſchränkten perſönlichen Haftung in Anſpruch genommen wird.

Die Vertheilung unter mehrere Betheiligte.

Sachretter und Menſchenretter.

§ 55. A. Die Sachretter.

Das Handelsgeſetzbuch unternimmt es, in Art. 750 die Frage zu regeln, in welcher Weiſe, wenn mehrere Perſonen an der Bergung oder Hülfeleiſtung betheiligt ſind, der Berge- oder Hülfslohn zu vertheilen ſei. Maßgeblich ſollen ſein die perſönlichen und ſachlichen Leiſtungen der Einzelnen, im Zweifel ſoll eine Vertheilung nach der Kopfzahl ſtattfinden.

Weiter aber beſtimmt Art. 750 Abſ. 2: Zur gleichmäßigen Theilnahme ſind auch Diejenigen berechtigt, welche in derſelben Gefahr der Rettung von Menſchen ſich unterzogen haben.

Die Anlage A zum 329. Protokoll drückte ſich bezüglich des Punktes etwas umſtändlicher aus: § 7. Bei Vertheilung des Bergelohns und des Hülfslohns unter Diejenigen, welche bei der Bergung und Hülfeleiſtung mitgewirkt haben, iſt in Ermangelung gütlicher Verſtändigung (beſondere Vereinbarungen) nach billigem Ermeſſen zu verfahren, namentlich kann Denjenigen, welche die Rettung geleitet, vor Anderen ſich ausgezeichnet oder beſondere Verwendungen, z. B. mittelſt Hergabe von Schiffen und Fuhrwerk

gemacht, oder fich befonderer Gefahr ausgefetzt haben, ein größerer Antheil zugebilligt werden. § 8: Wenn einige Perfonen fich der Rettung der Paffagiere und Schiffsleute unterzogen, andere Schiff, Güter oder fonftige Gegenftände gerettet haben, fo nehmen erftere an dem für das Schiff, die Güter und fonftigen Gegenftände zu zahlenden Bergelohn oder Hülfelohn gleichfalls Theil.

Die Vergütung gefchieht in folchen Fällen unter Berückfichtigung der in § 6 aufgeftellten Grundfätze (Feftfetzung in baarem Geld, wenn nicht die Betheiligten etwas Anderes vereinbaren) nach billigem Ermeffen.

Die Anlage B dagegen faßte in Art. 6 die Beftimmungen dahin: Haben mehrere Perfonen an der Bergung oder Rettung fich betheiligt, fo wird der Bergelohn oder Hülfslohn unter fie nach Maßgabe der Leiftungen und Aufwendungen des Einzelnen, und, wenn diefe gleich find, fowie im Zweifel nach der Kopfzahl vertheilt.

Zu gleicher Theilnahme find auch Diejenigen berechtigt, welche in derfelben Gefahr nur oder vorzugsweife der Rettung der Menfchen fich unterzogen haben.

Der Unterfchied zwifchen dem Art. 6 der Anlage B und der Faffung des Gefetzes liegt zunächft darin, daß die Worte: „Leiftungen und Aufwendungen“ erfetzt find durch die Worte: „perfönliche und fachliche Leiftungen“.

Aus den Verhandlungen[1]) ergiebt fich, daß fchließlich ein Befchluß gefaßt wurde, die Worte: „und Aufwendungen“ ftehen zu laffen, aber der Redaktionskommiffion anheimgegeben wurde, möglichft deutlich hervorzuheben, was unter Aufwendungen zu verftehen fei. Gemeint waren damit: die Benutzung von Material, als: Wagen, Tauwerk u. f. w. zum Zwecke der Bergung. Während bei Feftfetzung des Berge- und Hülfslohns diefe Aufwendungen nicht befonders feftgefetzt, fondern nur in Anfchlag gebracht, der Berge- und Hülfslohn auch die Vergütung für diefe Aufwendungen mit umfaffen follte, follten den einzelnen Betheiligten gegenüber doch diefe Aufwendungen befonders ins Gewicht fallen.

Die Redaktionskommiffion hat aber ihrerfeits das Wort „Aufwendungen“ geftrichen. Es ift daher anzunehmen, wenn das Gefetz von perfönlichen und fachlichen Leiftungen redet, daß unter den

[1]) Protokolle S. 2823—2825.

sachlichen Leistungen die von den Einzelnen gemachten Aufwendungen zum Zwecke des Bergens oder Rettens gemeint sein sollen.

Unter den „persönlichen Leistungen“, für welche die Anl. B einfach das Wort „Leistungen“ enthielt, sind dagegen die von dem Einzelnen geleisteten Dienste zu verstehen, die in ihrer Gesammtheit nach Art. 746 bei der Bestimmung des Betrages des Berge- und Hülfslohns insbesondere in Anschlag kommen sollen, hier indeß wohl in der weiteren Bedeutung, daß auch der von dem Einzelnen bewiesene Eifer, die von dem Einzelnen verwendete Zeit, und die Gefahr, welcher der Einzelne seine Person und sein Fahrzeug unterzogen hat, darunter zu verstehen sind.[1] Ob auch der Werth der von dem Einzelnen geborgenen oder geretteten Gegenstände, das möchte indeß zweifelhaft sein. Wir glauben die Frage verneinend beantworten zu müssen, soweit es sich um eine gemeinschaftliche Thätigkeit handelt. Es kann unmöglich bei einer Bergung darauf ankommen, ob der Einzelne gerade einen werthvollen oder einen minderwerthigen Gegenstand zu fassen bekommt. Wollte man hiernach bei der Vertheilung gehen, so würde eine ordnungsmäßige, planvolle Bergung unmöglich sein; Streit und Thätlichkeiten an Bord des nothleidenden Schiffs würden die Folge sein; das Ganze würde darunter leiden. Es muß vielmehr davon ausgegangen werden, daß jede Thätigkeit, die unter gleichen Umständen geleistet wird, an sich gleichwerthig ist, mögen auch die einzelnen Gegenstände, denen sie zu Gute kommt, verschiedenen Werth haben.

Anders liegt die Sache, wenn nicht uno actu, sondern in getrennten Zeiträumen verschiedene Personen oder Gruppen von solchen aus einem Schiff Bergungen vornehmen, oder wenn einzelne Personen die Ladung bergen, und später anderen Personen die Rettung des Schiffs gelingt. Hier liegen verschiedene Bergungs- und Hülfeleistungsacte vor, die ein jeder für sich besonders zu bewerthen sind.

Die Betheiligung der Einzelnen an Bergungs- und Hülfeleistungsarbeiten kann eine sehr verschiedene sein; sie kann sich darauf beschränken, die ganze Arbeit zu organisiren und ihre Ausführung zu leiten; hier würden auf der einen Seite die Intelligenz, auf der

[1]) Eine entsprechende Bestimmung haben auch die skandinavischen Seegesetze in § 229 Abs. 1 getroffen, wonach bei Streit über die Vertheilung unter den Bergern das Gericht dieselbe unter Berücksichtigung der bei Festsetzung des Bergelohns zu berücksichtigenden Umstände vornehmen soll.

anderen vielleicht der persönliche Muth und die körperliche Leistungsfähigkeit gleich, oder die eine höher als die andere zu schätzen sein; ebenso mag ein besonderer Eifer, ein besonderer persönlicher Muth, der Andere, die von minderem Eifer und Muth beseelt sind, mit sich fortreißt, besondere Werthschätzung auch bei der Vertheilung verdienen.

Das Gesetz erwähnt eine etwa vor Beginn der Bergungs- und Hülfsarbeiten unter den mehreren sich an denselben Betheiligenden getroffenen Vereinbarung, wie der etwa zu erhaltende Berge- oder Hülfslohn zu vertheilen ist, nicht. Indeß ist kein Grund ersichtlich, der die Gültigkeit einer solchen Vereinbarung ausschließen könnte. Es wird daher, wo solche Vereinbarung getroffen ist, sein Bewenden bei derselben haben. Ja, es kommen auch bei Strandbewohnern Verträge vor, nach welchen nicht nur Diejenigen, welche wirklich thätig gewesen sind, sondern auch solche, welche gar nicht thätig geworden sind, ihren Antheil erhalten. Auch hiergegen läßt sich nichts einwenden; solche Vereinbarungen können vielmehr nützlich sein, insofern sie Streitigkeiten darüber vorbeugen, wer im gegebenen Falle die Dienste leisten soll, bei denen sonst der krasse Egoismus in unverhüllter Form ans Licht treten würde.

Fehlt es an einer solchen Vereinbarung, und stellen sich die sachlichen und persönlichen Leistungen als gleich dar, oder läßt sich nicht feststellen, daß dem einen oder dem anderen der Betheiligten ein höherer Lohnantheil als seinen Genossen gebührt, so findet Vertheilung nach der Kopfzahl statt.

Nach skandinavischem Seerecht § 229 ist, wenn die Berger sich über die Vertheilung des Bergelohns streiten, diese unter Berücksichtigung der bezüglich der Festsetzung des Bergelohns in § 225 zu berücksichtigenden Umstände vorzunehmen.

Das portugiesische H. G. B. von 1888 Art. 687 [1]) entspricht fast wörtlich den Bestimmugen des Art. 750 des deutschen H. G. B., auch bezüglich der Betheiligung Derjenigen, die sich behufs Rettung von Menschen der Gefahr ausgesetzt haben.

Die übrigen Gesetze enthalten keine Bestimmungen. Die Merchant Shipping Act 1894 Sect. 555 and 556 enthält Bestimmungen nur über die Zuständigkeit, die festgesetzte Vergütung zur Vertheilung

[1]) Borchardt, Nachtrag I S. 188.

zu bringen, und zwar ist, wenn der Gesammtbetrag 200 Pfund Sterling nicht übersteigt, der Receiver of wreck zuständig, der sich den gezahlten Betrag gegen Quittung aushändigen läßt und ihn, wie es ihm den Umständen nach angemessen erscheint, unter die Berechtigten vertheilt, eventuell unter Zurückhaltung eines entsprechenden Antheils für einen Abwesenden. Die von ihm vorgenommene Vertheilung ist definitiv und unanfechtbar.

Die Quittung des Receivers befreit den Zahlungspflichtigen von allen Ansprüchen, die bezüglich der in der Quittung aufgeführten Dienste erhoben werden möchten.

Uebersteigt jedoch der festgesetzte Gesammtbetrag die Summe von 200 Pfund Sterling oder ist der Betrag für außerhalb des Vereinigten Königreichs geleistete Dienste festgesetzt worden, gleichgültig, ob über oder unter 200 Pfund Sterling, so kann jeder Gerichtshof, der Admiralty Jurisdiction hat, die Vertheilung in der ihm angemessen erscheinenden Weise vornehmen und Jemanden zur Ausführung der Vertheilung bestimmen, oder denjenigen, in dessen Händen sich der festgesetzte Betrag befindet, zwingen, ihn der angeordneten Vertheilung gemäß zu vertheilen [1]).

Eine Liste der County Courts, welche nach der County Courts Admiralty Jurisdiction Act 1868 solche Admiralty Jurisdiction haben, ist aufgestellt durch Order in Privy Council vom 14. Januar 1869, abgedruckt bei Jones S. 267—271.

Bei der Vertheilung — Apportionment [2]) — wird die größere Gefahr, der sich der Einzelne unterzogen hat, berücksichtigt; der Führer des rettenden Schiffs wird, wegen der Verantwortlichkeit, die ihn trifft, besonders bevorzugt, ebenso der Steuermann, wenn seine Dienste von besonderer Bedeutung sind.

Antheil haben, wenn die Rettung durch ein Schiff geschieht, sämmtliche Personen der Besatzung, die bereit und Willens waren, an dem Salvage-Unternehmen sich zu betheiligen, auch wenn nur ein Theil der Besatzung dazu verwendet wurde.

Der Eigenthümer des rettenden Schiffs ist berechtigt, von der zugesprochenen Gesammtsumme zunächst etwaige Reparaturkosten

[1]) In der Uebersetzung der Merchant Shipping Act 1894 durch Fromageot, Code Maritime Britannique (Bd. 13 der Collection de Codes Etrangers), Paris 1896, findet sich in Art. 556 (S. 289) ein Fehler, insofern es anstatt: et qu'elle ne dépasse pas £ 200 heißen muß: et qu'elle dépasse £ 200.

[2]) Jones S. 104 ff., Kennedy S. 149 ff., Pritchard S. 1889 ff.

und eine angemeſſene Vergütung für die durch die Reparatur ihm entgangenen Einnahmen aus der Verwerthung des Schiffs in Abzug zu bringen[1]). Er nimmt dann ferner Antheil an dem verbleibenden Betrage, doch erhält er von demſelben als Regel nach Jones nie mehr als höchſtens die Hälfte, während im Fall „The Aldersgate" (Kennedy S. 154) als gewöhnliche Praxis drei Viertel für den Eigenthümer eines Dampfſchiffs bezeichnet werden; im Uebrigen wird abgewogen, ob der Erfolg mehr auf die Leiſtungen des Schiffs oder der einzelnen Perſonen zurückzuführen iſt.

---

§ 55. B. Die Menſchenretter.

Wenden wir uns zu einer näheren Erörterung des zweiten Abſatzes des Art. 750, ſo hat man zunächſt zu fragen: Was ſollen die Worte „zur gleichmäßigen Theilnahme" bedeuten?

Dieſe Frage iſt bereits in der Hamburger Kommiſſion aufgeworfen und beantwortet worden.[2]) Es wurde gegen die Worte eingewendet: es erhalte ja auch nicht ein jeder von denjenigen Bergern, welche blos Sachen geborgen hätten, einen gleichen Antheil vom Bergelohn; ſomit müſſe jedenfalls dem Ermeſſen der vertheilenden Behörde anheimgegeben werden, welcher Antheil am Bergelohn den Leiſtungen Desjenigen, der Menſchen gerettet habe, entſprechend ſei.

Die Entgegnung meinte, es genüge nicht, auszuſprechen, daß Diejenigen, welche ſich mit Rettung von Menſchen beſchäftigt hätten, auch am Bergelohn Antheil haben ſollten; es müſſe vielmehr ausgeſprochen werden, daß ſie in demſelben Maße, wie Diejenigen, welche Sachen geborgen hätten, antheilsberechtigt ſeien, damit die Dienſte Derjenigen, welche ſich blos mit Rettung von Menſchen befaßt, oder theils Güter, theils Menſchen gerettet hätten, nicht verhältnißmäßig geringer vergütet, ſondern ebenſo hoch angeſchlagen würden, als die Leiſtungen Derjenigen, die blos Sachen in Sicherheit gebracht, und damit namentlich beſonders ausgezeichnete Dienſte bei Rettung von Menſchen ebenſowohl eine beſondere Vergütung fänden, als die bei Rettung von Sachen geleiſteten.

[1]) Jones S. 110 und 111. Pritchard S. 1895 Nr. 1130. Fall: The Spirit of the Age.

[2]) Protokolle S. 2824.

Eine ausdrückliche Beſtimmung dieſes Inhalts ſei zur Vermeidung von Mißverſtändniſſen dringend erforderlich, weil nach der Definition eine zu vergeltende Bergung oder Hülfeleiſtung nur dann, wenn Sachen in Sicherheit gebracht worden, vorhanden, und Berge- oder Hülfslohn nur von den Sachen zu entrichten ſei, ſomit ganz hinwegfalle, wenn blos Menſchen und keine Sachen gerettet ſeien. Es folge hieraus, daß die Rettung von Menſchen zur Theilnahme an der Vergütung an und für ſich nicht berechtige, und wenn man aus Humanitätsrückſichten das Gegentheil beſtimme und beſtimmen müſſe, ſo genüge eine ſolche allgemeine Vorſchrift nicht, da ungewiß bleibe, nach welchem Maßſtabe die Vertheilung erfolgen ſolle. Die vorgeſchlagene Beſtimmung würde auch erſprießlich wirken, weil die Befürchtung, daß die Rettung von Menſchen nicht ſo lohnend, wie die von Sachen ſei, um ſo weniger aufkommen könne, je deutlicher man das Gegentheil vorſchreibe.

Wir verſagen es uns, hier die Frage zu erörtern, ob es ſich de lege ferenda empfiehlt, abgeſehen von der Beſtimmung des Art. 750 Abſ. 2, für Rettung von Menſchenleben in Seenoth einen geſetzlichen Lohnanſpruch zu gewähren.

Mit dieſer Frage hat ſich eine Abhandlung von Pappenheim, Rettung von Menſchenleben in Seenoth, in der Zeitſchrift für das geſammte Handelsrecht, Band 42 S. 427—450, als Gutachten abgedruckt in den Verhandlungen des 23. Deutſchen Juriſtentages, Band 1, Gutachten, 1895, S. 186—204, beſchäftigt, welche Veranlaſſung gegeben hat zu den auf dem 23. Juriſtentage gepflogenen Verhandlungen, insbeſondere zu einem Referat des Verfaſſers dieſer Abhandlung, Bd. 2 S. 161—194. Der Juriſtentag hat die Frage verneint. Es darf hier auf das Gutachten und die Verhandlungen verwieſen und nur erwähnt werden, daß das engliſche Recht, jetzt Merchant Shipping Act 1894 section 575, 576 u. 587 ff. allein für Rettung von Menſchenleben in Seenoth einen unbedingten, den Vorzug vor allen übrigen Anſprüchen aus Rettung genießenden Anſpruch gegen den Rheder gewährt.

Wir beſchäftigen uns hier nur mit der lex lata.

Den Verhandlungen der Hamburger Kommiſſion, die in dieſem Fall als Auslegungsquelle heranzuziehen, keinem Bedenken unterliegen kann, entnehmen wir als Sinn der Geſetzesbeſtimmung, daß Diejenigen, welche ſich der Rettung von Menſchenleben unterzogen

haben, sei es nun ausschließlich oder in Verbindung mit der Rettung von Sachen, nicht anders behandelt werden sollen, als Diejenigen, welche sich mit der Rettung von Sachen befaßt haben. Die einzelnen Momente, die bei der Vertheilung unter die Retter und Berger zur Berücksichtigung gelangen, der bewiesene Eifer, die verwendete Zeit, die Gefahr, welcher der Einzelne seine Person und sein Fahrzeug unterzogen hat, kommen für den Menschenretter genau so in Betracht, wie für den Sachretter. Dies übersieht Pappenheim[1]) anscheinend, wenn er das Wort „gleichmäßig" dahin auslegt, als wenn der Menschenretter einen gleichen Antheil habe, wie der Sachretter. Solche Bestimmung hätte nur dann eine Berechtigung, wenn das Gesetz die Vertheilung unter die einzelnen an der Sachrettung Betheiligten nach Kopfzahl vorgeschrieben hätte; dies ist aber nicht geschehen, vielmehr ist als der normale Maßstab für die Vertheilung die Leistung des Einzelnen bezeichnet. So wie nur „im Zweifel" eine Vertheilung nach der Kopfzahl vorgeschriehen ist, so sollen auch nur „im Zweifel" die Menschenretter nach Kopfzahl Theil nehmen. Da der Werth der von dem Einzelnen geborgenen oder geretteten Gegenstände bei einer von Mehreren gemeinsam ausgeführten Bergung oder Rettung nicht maßgeblich sein kann, so kommt auch nicht in Frage, ob man die Menschenleben in irgend ein Werthverhältniß, beziehentlich in welches, zu Sachen bringen kann.

Allerdings kann hierin eine Abweichung von dem im Gesetz festgehaltenen Princip, daß Berge- und Hülfslohn für Rettung von Sachgütern bezahlt wird, gefunden werden; indeß ist kein Grund ersichtlich, der Kommission beziehungsweise dem Gesetzgeber einen Vorwurf daraus zu machen, daß sie solche sich als jus aequum rechtfertigende Abweichung vom Princip zugelassen haben.

Es fragt sich nun, welche Wirkung hat die mit der Rettung von Gütern verbundene Rettung von Menschenleben auf die Gesammtfeststetzung?

Das Gesetz hat in Art. 746 bestimmt, daß die Zahl der thätig gewesenen Personen bei Bestimmung des Berge- oder Hülfslohns insbesondere in Anschlag gebracht werden soll, und wir haben den Grund für diese Vorschrift darin gefunden, daß der Berge- und

[1]) Zeitschrift S. 432, Juristentag S. 190.

Hülfslohn in feiner Gefammtheit fo bemeffen werden foll, daß für den Einzelnen ein angemeffener Betrag entfällt.

Dabei hat die Behörde oder der Richter nicht etwa darauf zu fehen, was der Einzelne geleiftet hat, fondern nur auf die Gefammtleiftung aller Betheiligten.

Will das Gefetz in Art. 750 Abf. 2 keinen Unterfchied gemacht fehen zwifchen Menfchenrettern und Sachrettern, fo kann es auch in Art. 746, wenn es von der Zahl der thätig gewefenen Perfonen redet, dem Richter nicht zumuthen wollen, zu unterfcheiden, welche Zahl der thätig gewefenen Perfonen fich etwa ausfchließlich oder vorwiegend mit Menfchenrettung, und welche fich ausfchließlich oder vorwiegend mit Sachrettung befchäftigt haben; der Richter hat vielmehr in folchem Falle die Gefammtzahl zu berückfichtigen.

Dadurch kommt freilich indirect möglicher Weife ein höherer Berge- oder Hülfslohn heraus, wenn gleichzeitig mit Sachen auch Menfchen gerettet find, aber ein erheblicher Nachteil für die Eigenthümer von Schiff und Ladung ift deshalb nicht zu befürchten, weil ja neben der Zahl der thätig gewefenen Perfonen auch andere Momente zu berückfichtigen find; die gefetzliche Maximalgrenze darf deshalb freilich nicht überfchritten werden[1]).

Andererfeits kann für die Sachretter ein Nachtheil darin liegen, daß von dem Berge- oder Hülfslohn auch Menfchenretter einen Antheil beanfpruchen können und zwar auch dann, wenn die Zahl der Menfchenretter bereits in der Zahl der thätig gewefenen Perfonen berückfichtigt ift.

Indeß diefer Fall wird befonders nur dann von Erheblichkeit, wenn der Werth der geretteten Gegenftände ein fehr geringer, dagegen die Zahl der Menfchenretter eine erhebliche ift. Zu berückfichtigen ift, daß durch die Beftimmung der etwaige häßliche Streit abgefchnitten werden foll, wer, wenn es fich gleichzeitig um Menfchenleben und Sachen handelt, unter Verzicht auf Berge- oder Hülfslohn die Menfchen retten foll, und wer dagegen die Güter. Daß wirklich, fo lange noch Menfchenleben bedroht find, andere Menfchen unter Aufopferung der gefährdeten Menfchenleben ihres Vortheils wegen Sachen retten follten, dürfte glücklicher Weife in gefitteten Gegenden völlig ausgefchloffen fein. Die fittliche Pflicht

---

[1]) Auch hier kommen wir zu einer von der Auffaffung Pappenheim's S. 433 bezw. 191 abweichenden Auffaffung.

hätte alle antreiben müssen, die Menschenleben vor den Gütern zu retten; wenn einzelne diese Pflicht gleichzeitig für die andern ausführen, so können und dürfen sie nicht schlechter gestellt werden, als die anderen.

Darauf, daß die Rettung von Menschenleben auch wirklich gelingt, kommt es nicht an; das Gesetz spricht nur davon, daß die betreffenden Personen sich der Rettung unterzogen haben; ob sie gelingt, steht vielfach nicht in der Hand der Retter; das Boot, das die Menschen aus dem gefährdeten Schiff ans sichere Land bringen soll, kann mit den Menschen umschlagen oder sinken, während ein anderes Boot mit Gütern das Land glücklich erreicht. Gehen die Retter mit zu Grunde, so können sie freilich keinen Anspruch mehr erheben, aber unbedenklich wird ihren Erben der Anspruch zu verstatten sein, nach Recht und Billigkeit.

Schließlich ist noch zu bemerken, daß das Gesetz denjenigen das Recht zuspricht, welche in derselben Gefahr der Rettung von Menschen sich unterzogen haben.

Die Verhandlungen geben uns über die Bedeutung der hervorgehobenen Worte keinen Aufschluß. Setzen wir den Fall, daß in einer stürmischen Nacht ein Schiff nahe der Küste strandet. Beherzte Männer eilen hinzu, sie retten im Dunkel der Nacht die Menschen; die Bergung von Gütern ist im Augenblick unausführbar. Nachdem sich der Sturm gelegt, werden später aus dem gestrandeten Schiff von anderen Personen die Güter geborgen, oder das Schiff selbst wieder ab und in Sicherheit gebracht. Sollen nun die Ersten leer ausgehen, welche für andere Menschen muthig ihr eigenes Leben in Gefahr gebracht haben, und Diejenigen alles erhalten, welche sich einer gefahrlosen Arbeit unterzogen haben? Wir glauben die Worte „in derselben Gefahr“ dahin auslegen zu dürfen, daß wir darunter den Zeitraum verstehen, in welchem Schiff und Ladung in Gefahr des Verlustes, mit anderen Worten in Seenoth gewesen sind. Innerhalb dieses Zeitraums besteht für Schiff und Ladung dieselbe Gefahr, wenn gleich vielleicht in den einzelnen Zeitabschnitten in stärkerem oder geringerem Maße.

Auch die gewöhnliche Bergung aus einem Schiffe erstreckt sich in der Regel über einen längeren, für die Bergung erforderlichen Zeitraum; Unterbrechungen der Thätigkeit, wie sie durch verschiedene Umstände: einbrechende Nacht, Ermüdung, ungünstige Witterung

eintreten können, machen noch nicht aus einem Bergungsfall deren mehrere, die etwa getrennt beurtheilt werden müßten.

Aber es muß doch ein Zusammenhang erkennbar sein; wird in unserem Falle das Schiff während der Nacht nach Rettung der Menschen wieder abgetrieben und an anderer Stelle von Anderen geborgen, so kann man allerdings nicht sagen, daß Menschenrettung und Sachrettung in derselben Gefahr stattgefunden haben.

Allerdings können Fälle eintreten, in denen die Menschenretter leer ausgehen. Pappenheim [1]) weist darauf hin, daß, wenn sich die Schiffsbesatzung mit der Rettung von Schiff und Ladung beschäftigt hat, die an Bord befindlichen Personen aber von Dritten geborgen worden sind, diese einen Lohn nicht beanspruchen können. Dies ist anzuerkennen. Auf die beiden anderen von Pappenheim angeführten Fälle, wenn die Sachretter ihre Dienste aufgedrängt, und wenn sie von geborgenen Gegenständen nicht sofort Anzeige gemacht haben, Fälle, welche in Art. 752 Ziffer 1 und 2 vorgesehen sind, wird an anderer Stelle, S. 295 ff., eingegangen werden.

Von dem hier vertretenen Standpunkt aus ist die Frage nach der Natur des den Menschenrettern eingeräumten Anspruchs nicht so schwierig zu beantworten.

Pappenheim [2]) geht davon aus, es sei in Art. 750 Abs. 2 deutlich zum Ausdruck gelangt die Anschauung des Gesetzes, der Retter von Menschenleben habe nicht einen Anspruch auf Lohn, sondern nur einen Anspruch auf Theilnahme am Berge- oder Hülfslohn.

Wir müssen hier zunächst die Frage untersuchen, wie sich der Anspruch des Einzelnen überhaupt gestaltet, wenn Mehrere betheiligt sind.

Das Gesetz kennt den Berge- oder Hülfslohn nur als einen einheitlichen Lohn. Nicht jeder, der in irgend einer Weise bei einer Bergung oder Hülfeleistung mitgewirkt hat, hat einen Lohnanspruch, sondern nur die Gesammtheit, diejenigen, deren gleichzeitige oder zeitlich aufeinander folgende Thätigkeit schließlich den Erfolg herbeigeführt hat. Der Richter kommt bei der Festsetzung des Lohns in der Regel garnicht in die Lage, festzustellen, was der Einzelne geleistet hat, sondern er hat nur die Gesammtleistung

[1]) Zeitschrift f. d. g. Handelsrecht Bd. 42 S. 431, Verhandlungen des 23. Juristentages Bd. 1 S. 189.

[2]) A. a. O. S. 434 bezw. 191.

als solche seiner Festsetzung zu Grunde zu legen. Daraus ergiebt sich allerdings eine Schwierigkeit, wenn mehrere Betheiligte nicht gemeinschaftlich, sondern getrennt von einander einen Anspruch erheben. Sie können alsdann ihren Anspruch nur so begründen, daß sie mit anderen gemeinschaftlich einen Anspruch erworben haben. In solchem Fall wird zwar ihnen gegenüber der Gesammtbetrag des Berge- oder Hülfslohns festzustellen, und der auf sie entfallende Antheil näher zu bestimmen sein, den Uebrigen bleiben indeß ihre Ansprüche unbeeinträchtigt.

So spricht denn auch das Gesetz nur von einem Pfandrecht, das an den geborgenen und geretteten Gegenständen besteht; es giebt also nicht so viele besondere Pfandrechte, als Personen bei der Bergung oder Hülfeleistung betheiligt sind.

Endlich wird auch in Art. 750 Abs. 1 ausgesprochen, daß der Berge- oder Hülfslohn vertheilt wird. Die Strandungsordnung trifft in § 41 eine ergänzende Bestimmung dahin, daß die Erhebung der festgesetzten Beträge und die Vertheilung derselben in der Regel durch das Strandamt erfolgt.

Die Interessenten von Schiff und Ladung, auf denen das Pfandrecht haftet, werden frei dadurch, daß sie die festgesetzten Beträge an das Strandamt zahlen; dies ist gesetzlich zur Vertretung aller Betheiligten als Gesammtheit legitimirt. Dies hat auch bereits vor Erlaß der Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 das Reichsoberhandelsgericht Entsch. Bd. 6 S. 436 ff. bezüglich der Zahlung an die landesgesetzlich zur Regelung der Ansprüche aus Bergungen berufenen Verwaltungsbehörden ausgesprochen, und gewiß mit Recht, da es eine unerträgliche Belästigung für Handel und Verkehr sein würde, wenn der Schiffs- oder Ladungsinteressent seinerseits auch noch Stellung als Proceßpartei bei etwaigen, so zu sagen häuslichen Streitigkeiten der Betheiligten nehmen sollte.

Die Ausnahmen von der Regel deutet die Strandungsordnung nicht näher an; sie werden dann eintreten, wenn bei der Bergung oder Hülfeleistung verschiedene Gruppen von Betheiligten thätig gewesen sind, insbesondere wenn mehrere verschiedenen Rhedern gehörige Schiffe mitgewirkt haben.

Während der Anspruch der Betheiligten sich in seiner Gesammtheit gegen Schiff und Ladung beziehentlich gegen die Interessenten richtet, ist der Anspruch des Einzelnen auf seinen ihm zukommenden

Antheil bei dem Strandamt geltend zu machen. Auch hier dürfte das Verfahren, wie es die § 36 ff. der Strandungsordnung vorschreiben, anwendbar sein, wenn gleich dies nicht ausdrücklich vorgeschrieben ist.

Mit der in § 36 vorgesehenen Anmeldung abseiten der Berge- und Hülfslohn Verlangenden verbindet sich zweckmäßig auch das Ersuchen um Vertheilung nach erfolgter Festsetzung, sei es daß diese endgültig durch die Aufsichtsbehörde erfolgt, sei es im Wege gerichtlichen Urtheils.

Auch bei der Vertheilung wird durch die Aufsichtsbehörde ein Bescheid abzugeben und ein Vertheilungsplan festzusetzen sein. Fühlt sich alsdann durch die geplante Vertheilung einer der Betheiligten beschwert, so steht ihm nach Maßgabe des § 39 die gerichtliche Klage gegen die übrigen Betheiligten offen.

Daß dieser Fall praktisch geworden sei, ist uns allerdings nicht bekannt; eine derartige Regelung scheint aber nicht unangemessen, so lange man daran festhält, daß es sich um civilrechtliche Ansprüche handelt, die dem ordentlichen Richter nicht entzogen werden sollen.

Es bedarf nun, unserer Meinung nach, gar keiner Betheiligung der Menschenretter an dem behördlichen oder gerichtlichen Verfahren, durch welches die Festsetzung des Bergelohns erfolgen soll. Das Gericht wird in den seltensten Fällen prüfen, ob der Anspruch, wenn eine Gruppe von Bergern klagt, thatsächlich von sämmtlichen Betheiligten erhoben wird; es giebt auch deshalb nicht eine theilweise Abweisung des Anspruchs, weil etwa der eine oder andere Berger nicht an dem Processe theilgenommen hat; letzterer verliert seinen Anspruch auf Betheiligung bei der Vertheilung dadurch nicht.

Andererseits schadet es auch nicht, wenn etwa an dem Verfahren der Eine oder der Andere gleichzeitig mit den Uebrigen Ansprüche auf Berge- und Hülfslohn erhebend sich betheiligt, obwohl er nicht Sachen, sondern nur Menschenleben gerettet hat; denn das Gericht prüft bei Festsetzung des Berge- oder Hülfslohns nicht, was der Einzelne geleistet hat; vielmehr bleibt diese Prüfung dem Vertheilungsverfahren vorbehalten.

Wollten allerdings Personen, welche ausschließlich Menschen gerettet haben, für sich allein einen Anspruch auf Berge- oder

Hülfslohn gegen das Schiff oder die Ladung erheben, so würde dieser Anspruch abzuweisen sein, als im Gesetz nicht begründet.

Wenn es aber schließlich zur Vertheilung kommt, hat die Aufsichtsbehörde oder das Gericht bei Festsetzung des Vertheilungsplans die Menschenretter ebensowohl zu berücksichtigen wie die Sachretter. Gegenüber dem Vertheilungsplan der Behörde können die Menschenretter ebensowohl Klage erheben, wie die Sachretter; in diesem Falle würde es allerdings zu einem Anspruch der Menschenretter gegen die Sachretter kommen, indeß nicht auf Bezahlung, sondern auf Mitberechtigung zu einem bestimmten Antheil bei der vorzunehmenden Vertheilung beziehungsweise auf Einwilligung in eine solche.

Diese selbst findet durch das Strandamt statt, wenn gegenüber dem Vertheilungsplan kein Streit mehr besteht; nach den Umständen würde er auch theilweise zur Ausführung gelangen können.

Indeß kann sich auch der Fall ereignen, daß ohne behördliches oder gerichtliches Verfahren, daher auch ohne Dazwischenkunft des Strandamts, die Ansprüche der Berger oder Hülfeleistenden sich erledigen, sei es, daß vor oder nach Beginn der Bergungs- oder Hülfsthätigkeit, sei es, daß nach Beendigung derselben ein Vertrag über die Höhe geschlossen und Zahlung geleistet wird. Hier läßt sich allerdings ein den Menschenrettern zustehendes Pfandrecht, kraft dessen sie die Zahlung an den Sachretter als ihnen gegenüber unverbindlich nicht anzuerkennen brauchten, nicht behaupten, und es bleibt nichts übrig, als die Menschenretter auf den persönlichen Anspruch gegenüber den Sachrettern zu verweisen, unter Anwendung der in § 36 ff. der Strandungsordnung getroffenen Bestimmungen. Eine praktisch erhebliche Gefahr vermögen wir indeß hierin nicht zu erblicken, um so weniger, als Dank der anerkannt vorzüglichen Organisation der deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger dafür gesorgt ist, daß die Menschenretter nicht leer ausgehen. Es darf bezüglich dieses Punktes auf das Correferat Nebelthau's auf dem 23. deutschen Juristentage — dessen Verhandlungen Bd. 2 S. 172—181 verwiesen werden, dessen Ausführungen den Beweis erbringen, daß zur Zeit wenigstens für eine gesetzliche Lohngewährung für Rettung von Menschenleben in Seenoth, wenigstens soweit es sich um die von den deutschen Küsten aus unternommenen Menschenrettungen handelt, kein Bedürfniß vorliegt.

Wir befinden uns, wie angenommen werden darf, in Uebereinftimmung mit Pappenheim [1]), in dem Punkte, daß fich die Anfprüche der Betheiligten insgefammt gegen den zur Entrichtung des Lohns Verpflichteten richten, weichen aber darin von ihm ab, daß er einen Anfpruch der einzelnen Berechtigten gegen einander auf Theilung des eine einheitliche Maffe bildenden Lohns leugnet. Unferer Anficht nach können beide Anfprüche unabhängig von einander beftehen, ebenfo wie eine offene Handelsgefellfchaft in ihrem Namen Anfprüche erheben kann nach Außen als Einheit, während nach Innen über die Berechtigung des Einzelnen der Gefellfchaftsvertrag entfcheidet.

---

§ 56. **Bergung und Hülfeleiftung durch gemeinfchaftliche Thätigkeit mehrerer Schiffe und der auf denfelben befindlichen Perfonen.**

Der Art. 750 fetzt nur den Fall, daß fich mehrere Perfonen an der Bergung oder Hülfeleiftung betheiligt haben. Naturgemäß muß daffelbe Anwendung finden, wenn durch die gemeinfchaftliche Thätigkeit mehrerer Schiffe und der auf denfelben befindlichen Perfonen eine Bergung oder Hülfeleiftung gelingt. [2])

In folchem Falle kommen indeß die Beftimmungen des Art. 751 gleichzeitig zur Anwendung.

Es wird daher zunächft zu ermitteln fein, wie viel von dem feftzufetzenden oder fchon feftgefetzten Berge- oder Hülfslohn auf jedes einzelne Schiff einfchließlich der Befatzung deffelben fällt; die Vertheilung des fo auf das einzelne Schiff entfallenden Antheils unter Rheder, Schiffer und die übrige Befatzung richtet fich dann nach Art. 751, deffen nähere Erörterung einem weiteren Abfchnitte, § 60 S. 321 ff., vorbehalten bleibt.

---

[1]) A. a. O. S. 436 und 193.

[2]) H. G. Z. 1879, Nr. 7, S. 17.

§ 57. **Verwirkung des Anspruchs auf Berge- und Hülfslohn.**

Trübe Erfahrungen, die in früheren Zeiten nothleidende Schiffe dadurch gemacht haben, daß, sobald sich irgend welche Zeichen von Gefahr zeigten, Strand- und Inselbewohner herbeieilten und unter dem Schein menschenfreundlicher Hülfe das Schiff und die Ladung an sich zu bringen suchten, während in Wirklichkeit nur der Eigennutz sie trieb, haben die Hamburger Kommission veranlaßt, zwei Bestimmungen in das Gesetz aufzunehmen in Art. 752:

Auf Berge- und Hülfslohn hat keinen Anspruch:

1. wer seine Dienste aufgedrungen, insbesondere ohne Erlaubniß des anwesenden Schiffers das Schiff betreten hat;
2. wer von den geborgenen Gegenständen dem Schiffer, dem Eigenthümer oder der zuständigen Behörde nicht sofort Anzeige gemacht hat.

Aehnlich bestimmten das niederländische Wetbook van Koophandel von 1838 in Art. 545: Es ist Niemand erlaubt, ohne ausdrückliche Genehmigung des Schiffers oder Desjenigen, welcher statt seiner den Befehl führt, an Bord eines Schiffes zu kommen, selbst nicht unter dem Vorwande, bergen oder helfen zu wollen (Borchardt Bd. 3 S. 735), und das portugiesische Handelsgesetzbuch von 1833 in Art. 1584: Niemand darf an Bord kommen und ein Schiff betreten, um es zu unterstützen, es zu retten oder unter sonst einem Vorwande, ohne ausdrückliche Einwilligung des Capitains oder des ihn vertretenden Offiziers. (Borchardt Bd. 4 S. 304.)

Die Folgen der Uebertretung dieser Vorschrift werden indeß in den Gesetzen nicht ausgesprochen. Dagegen wird bei einer anderen Vorschrift, niederl. Wetbook van Koophandel, Art. 548, und portugiesisches Handelsgesetzbuch, Art. 1587, ausdrücklich der Verlust des Anspruchs auf Berge- oder Hülfslohn ausgesprochen, wenn trotz angebotener genügender Sicherheit die geretteten Gegenstände zurückgehalten werden.

Die Bestimmung des deutschen Handelsgesetzbuchs, daß Dienste nicht aufgedrungen werden sollen, hat in der Strandungsordnung in § 7 Abs. 1 einen entsprechenden Ausdruck dahin gefunden, daß wider den Willen des Schiffers Maßregeln zum Zwecke der Bergung oder Hülfeleistung nicht ergriffen werden dürfen. Die Strandungs-

ordnung verbietet ferner, wider den Willen des Schiffers an das Schiff anzulegen, noch dasselbe zu betreten.

Es sind dies in erster Linie Vorschriften polizeilichen Characters, aber sie gewinnen ihre Bedeutung dadurch, daß das Gesetz civilrechtliche Folgen an die Nicht-Beobachtung geknüpft hat. Innerlich sind die beiden Vorschriften von verschiedener Bedeutung.

Es ist gezeigt worden, daß, um einen Anspruch auf Berge- oder Hülfslohn zu gewinnen, ein Vertrag über die vorzunehmenden Dienstleistungen nicht erforderlich ist. An sich genügt die bloße Thatsache, daß Schiff und Ladung sich in einer sich als Seenoth characterisirenden Gefahr befanden, und daß durch Hülfe Dritter die Rettung aus dieser Seenoth gelang.

In den vom Gesetz als Bergungsfälle characterisirten Fällen ist vielfach Niemand an Bord des nothleidenden Schiffes, welcher seine Einwilligung geben oder verweigern könnte; daher gilt die Regel, daß, wer ein in Seenoth von der Schiffsbesatzung verlassenes Schiff antrifft, berechtigt ist, dasselbe sammt der Ladung zum Zwecke der Rettung und Rückerstattung an den Berechtigten in seinen Gewahrsam zu nehmen.

Wo, wie bei einer in der Nähe der Küste vorgefallenen Strandung der Schiffer, obwohl er das Schiff verlassen hat, doch dergestalt in der Nähe ist, daß das Schiff noch innerhalb des Bereichs seiner Verfügungsgewalt sich befindet, oder daß er thatsächlich in der Lage ist, gegen die von Dritten beabsichtigten Maßregeln Widerspruch zu erheben, da cessirt das Recht zur Vornahme von solchen Maßregeln, sobald ein Widerspruch erfolgt.

Bei der Hülfeleistung wird solche Widerspruchsmöglichkeit in allen Fällen vorhanden sein.

Das Aufdrängen der Dienste, von dem das Gesetz spricht, bezeichnet die Leistung von Diensten gegen den Widerspruch des Schiffers oder seines Vertreters. Der Schiffer hat zu bestimmen, ob er fremde Hülfe in Anspruch nehmen will, w a n n er dies thun will, und w e n er dazu annehmen will, und insbesondere, wem er gestatten will, das Schiff zu betreten; es kommt nicht darauf an, ob der Schiffer unklug und gegen die ihm anvertrauten Interessen verstoßend handeln würde, wenn er die Dienste zurückweist. Solche Erwägungen auf Seiten der die Dienste Anbietenden mögen noch so begründet sein, sie geben kein Recht darauf, in die Verfügungs-

ſphäre des Schiffers einzugreifen[1]); wer dies gleichwohl thut, mag von edlen Motiven geleitet ſein, das prüft das Geſetz nicht; ſei es, wie es wolle, er erwirkt kein Recht auf Belohnung.

Abweichend urtheilt das engliſche Recht. Es verweigert zwar principiell Demjenigen, der ſeine Dienſte aufdrängt, den Anſpruch auf Salvage; aber wenn einem wirklich in Seenoth befindlich geweſenen Schiffe Dienſte geleiſtet ſind, wird von einem ſtricten Beweiſe, daß die Dienſte erbeten oder angenommen waren, abgeſehen, beſonders wenn nach den Umſtänden des Falles der Führer des nothleidenden Schiffes nicht gerechtfertigt geweſen wäre, die ihm angebotene Hülfe zurückzuweiſen. So in dem Falle „The Annapolis". Jones S. 128.

Wenn das Geſetz ſagt: ohne Erlaubniß des anweſenden Schiffers, ſo ſetzt es eine poſitive Erlaubniß als Vorausſetzung für die Möglichkeit des Erwerbs eines Anſpruchs feſt. Sie braucht indeß nicht ausdrücklich, mit Worten zu geſchehen; es genügt, daß die Abſicht, das Schiff zwecks Vornahme von Bergungs- oder Hülfeleiſtungsmaßregeln zu betreten, dem Schiffer kundgegeben wird, und dieſer einen Widerſpruch nicht erhebt. Andernfalls würde einer unwürdigen Chicane gegenüber Denjenigen, die durch ihre Leiſtung Anſpruch auf Dankbarkeit ſich erworben, aber verſäumt haben, ſich den Beweis für das Einverſtändniß des Schiffers zu ſichern, Thür und Thor geöffnet.

Man darf davon ausgehen, daß der Hamburger Kommiſſion die erwähnten Beſtimmungen des niederländiſchen und portugieſiſchen Geſetzes bekannt geweſen ſind, und daß, wenn gleichwohl das Wort „ausdrücklich", das in dieſen enthalten iſt, im deutſchen Geſetze fehlt, eine ausdrückliche Erlaubniß zu beſtimmen, nicht erforderlich ſchien.

Das H. G. B. von Uruguay, Código reformado vom 31. Decbr. 1878 Art. 1453 Abſ. 2 beſtimmt hingegen, daß, um den geſetzlichen Lohn für Hülfeleiſtung und Rettung zu erhalten, den Rettern oder Helfern der Beweis der durch den Capitain oder ſeinen Stellvertreter ertheilten ausdrücklichen Erlaubniß, an Bord zu kommen, gegebenen Falls das Verlaſſenſein des Schiffs zu beweiſen obliegt. (Borchardt Bd. 5, 2. S. 209.)

---

[1]) Dies iſt auch von der Reichstagskommiſſion in ihrem über die Strandungsordnung erſtatteten Bericht anerkannt.

Wenn nun der Fall vorliegt, daß Dienste aufgedrungen werden, oder insbesondere ohne Erlaubniß des anwesenden Schiffers das Schiff betreten wird, so entsteht keinerlei Anspruch auf Vergütung für die geleisteten Dienste, mögen sie objectiv noch so verdienstlich gewesen sein. Die Berger oder Hülfeleistenden, auf welche diese Vorschrift Anwendung findet, gelten gesetzlich nicht als solche; ihre Eigenmacht läßt einen Lohnanspruch gar nicht zur Entstehung gelangen.

Haben verschiedene Personen ihre Dienste angeboten, und sind die Dienste eines Theils derselben angenommen, die des anderen Theils zwar zurückgewiesen, aber gleichwohl geleistet, so haben nur Diejenigen Anspruch auf Berge- oder Hülfslohn, deren Dienste angenommen sind, beziehentlich, denen die Erlaubniß, das Schiff zu betreten, ertheilt war. Die Zahl der Uebrigen wird bei Feststellung des Berge- oder Hülfslohns, obwohl sie thätig waren, nicht in Anschlag gebracht, ebensowenig die von ihnen geleisteten Dienste; consequenter Weise muß ihnen auch das Recht, nach Maßgabe ihrer persönlichen oder sachlichen Leistungen, oder nach der Kopfzahl berücksichtigt zu werden, verweigert werden.

Auch die Menschenretter haben kein Recht, ihre Dienste aufzudrängen oder das Schiff ohne Erlaubniß zu betreten.[1])

Dies führt dahin, daß sie bei Zuwiderhandeln gegen diese Bestimmung ebenfalls keinen Anspruch haben auf Betheiligung an dem von Anderen, die sich keiner Zuwiderhandlung schuldig gemacht haben, erworbenen Berge- und Hülfslohn.

Haben alle Betheiligten zuwidergehandelt, so besteht überhaupt kein Anspruch auf Berge- und Hülfslohn, und auch die Menschenretter gehen in diesem Falle leer aus. Zu dieser Ansicht gelangt auch Pappenheim; sie ist unabweisbar.

Anders liegt der in Art. 752 Ziffer 2 erwähnte Fall, nach welchem keinen Anspruch auf Berge- und Hülfslohn hat, wer von den geborgenen Gegenständen dem Schiffer, dem Eigenthümer oder der zuständigen Behörde nicht sofort Anzeige gemacht hat.

Diese Bestimmung findet ihre Ergänzung durch § 12 der Strandungsordnung.

---

[1]) Ausgenommen sind durch § 7 Abs. 2 der Strandungsordnung die Vereine zur Rettung Schiffbrüchiger.

Ohne Genehmigung des Schiffers darf nichts aus dem Schiffe fortgeschafft werden. Wohin die fortgeschafften Gegenstände, sowie das Schiff selbst zu bringen sind, darüber hat zunächst der Schiffer Bestimmung zu treffen; an seine Stelle tritt der Strandvogt, wenn dieser die Leitung des Verfahrens übernommen hat. Fehlt es an solchen Bestimmungen des Schiffers oder des Strandvogts, ein Fall, der hauptsächlich dann eintritt, wenn ein verlassenes Schiff auf hoher See angetroffen und geborgen wird, so muß das Geborgene, sofern keine Hindernisse entgegenstehen, bei Verlust des Anspruchs auf Berge- oder Hülfslohn nach dem zunächst erreichbaren deutschen Hafen oder Landungsplatze gebracht und sofort der nächsten Polizeibehörde oder dem Strandvogt angezeigt werden.

Ebenso hat, nach § 13 daselbst, wer einzelne Stücke der Ladung oder des Schiffs oder sonstige Gegenstände, welche auf dem Schiffe sich befanden oder zu demselben gehört haben, nachdem sie an das Land getrieben, birgt, die Verpflichtung, dies sofort einem der mitwirkenden Beamten anzuzeigen und auf Erfordern die Sachen abzuliefern.

Der Zweck der Bestimmung des Art. 752 Ziffer 2 ist, der Verheimlichung vorzubeugen. Schiffer, Empfänger und zuständige Behörde werden daher auch nur alternativ genannt.

Indeß ist der Anspruch als solcher nach Maßgabe des Art. 742 schon erwachsen, sobald die Bergung oder Hülfeleistung mit Erfolg zu Ende gebracht, Schiff und Ladung in Sicherheit gebracht beziehungsweise aus der Seenoth gerettet sind. Die in Art. 752 Ziffer 2 geforderte Anzeige bildet keinen Theil der Bergungshandlung mehr. Die Strandungsordnung faßt denn auch die Sachlage zutreffend auf, wenn sie in § 12 von einem Verlust des Anspruchs spricht: verlieren kann man nur, was man gehabt hat. Während also im Fall des Art. 752 Ziffer 1 der Anspruch gar nicht zur Entstehung gelangt, geht im Fall des Art. 752 Ziffer 2 der bereits entstandene Anspruch wieder verloren.

Die Verpflichtung zur Anzeige liegt, soll das Gesetz mit seiner Bestimmung wirksam sein, allen Personen ob, die an der Bergung sich betheiligt haben, nicht nur derjenigen Person, in deren Gewahrsam sich die geborgenen Sachen befinden. Indeß befreit die Anzeige eines von ihnen die anderen von der Verpflichtung; ebenso entspricht es der Billigkeit, wenn eine irrthümliche Annahme, die

Anzeige ſei ſofort erſtattet, den Betheiligten nicht ſchadet, ſofern aus ihrem Verhalten hervorgeht, daß ſie ſich in gutem Glauben befunden, insbeſondere nicht die Abſicht gehabt haben, den Beſitz der geborgenen Gegenſtände zu verheimlichen oder verheimlichen zu helfen.

Trifft ſämmtliche Betheiligte der Vorwurf, die vorgeſchriebene Anzeige unterlaſſen zu haben, ſo hat dies die Wirkung, daß überhaupt ein Berge- oder Hülfslohn nicht bezahlt wird, ſoweit Sachen in Betracht kommen, deren Bergung nicht angezeigt iſt; eine weitere Folge dahin eintreten zu laſſen, daß die Verheimlichung der Bergung einiger Sachen überhaupt alle Anſprüche auch bezüglich der zur Anzeige gebrachten Sachen ausſchließt, würde nicht gerechtfertigt ſein, läßt ſich auch als Wille des Geſetzes nicht entnehmen, da immerhin die Unterlaſſung der ſofortigen Anzeige nicht nothwendig auf bösliche Abſicht zurückgeführt werden muß.

Wie ſtehen aber nun die Menſchenretter in ſolchem Falle? Nach unſerer Auffaſſung hat die Unterlaſſung ſofortiger Anzeige zur Folge, daß der, dem dieſelbe zur Laſt fällt, ausgeſchloſſen iſt von der Betheiligung an dem an ſich verdienten Berge- oder Hülfslohn von den nicht zur Anzeige gebrachten Sachen.

Der Berge- und Hülfslohn vermindert ſich an ſich dadurch nicht, daß nicht ſofort Anzeige gemacht iſt. Die übrigen Betheiligten erhalten in Folge deſſen bei der Vertheilung um ſoviel mehr zuſammen, als der von der Betheiligung Ausgeſchloſſene gehabt haben würde, wenn er ſofort Anzeige gemacht hätte. Hat nun der Menſchenretter ſeinerſeits auch an der Rettung von Sachen theilgenommen, aber ſeinerſeits die Anzeige ſchuldvoller Weiſe unterlaſſen, ſo verliert er mit dem Recht auf Belohnung für die Sachrettung auch ſeinen Anſpruch auf Belohnung für die Menſchenrettung; hat er ſich dagegen nur der Menſchenrettung unterzogen, ſo kann er an dem Berge- und Hülfslohn ſeinen Antheil beanſpruchen, und eventuell fällt dem Menſchenretter, wenn alle Sachretter ſich der Unterlaſſung ſchuldig gemacht haben, der ganze Berge- oder Hülfslohn zu. Dies iſt unſerer Anſicht nach die Conſequenz davon, daß der Berge- und Hülfslohn an ſich beanſprucht werden kann, ſobald die Bergung oder Hülfeleiſtung vollendet iſt, daß auch in dieſem Augenblicke der Anſpruch auf Betheiligung feſtſteht; daher kann, da der Anſpruch der Menſchenretter ſich in der Regel nicht gegen die Sach-

retter richtet, dieser durch nachträgliche Unterlassung der Sachretter nicht berührt werden. Pappenheim, der die beiden unter Ziffer 1 und 2 des Art. 752 erwähnten Fälle einander gleichstellt, kommt demgemäß bezüglich der Menschenretter zu einer abweichenden Meinung.

Welche Wirkung haben nun die Bestimmungen des Art. 752, wenn es bezüglich der erhobenen Ansprüche zum Rechtsstreit kommt?

Nach unserer Ansicht ist der Anspruch auf Berge- oder Hülfslohn schon begründet durch die Thatsache, daß Dienste geleistet sind; es braucht also der Lohn Beanspruchende nicht seinerseits zu behaupten oder zu beweisen, daß die Voraussetzungen, unter welchen der Anspruch nach Art. 752 verwirkt ist, nicht vorliegen. Vielmehr ist es Sache des in Anspruch Genommenen, einredeweise darzuthun, daß die Dienste, welche geleistet sind, aufgedrungen sind, und deshalb keine Zahlung für dieselben gefordert werden kann. Auch bezüglich der Anzeigepflicht muß dasselbe gelten. Die Unterlassung gewährt eine wahre Einrede.

Indeß mag zugegeben werden, daß dieser Punkt zweifelhaft sein kann. Ihn weiter zu verfolgen, würde den Rahmen dieser Arbeit überschreiten; es mag nur darauf hingewiesen werden, daß, obwohl z. B. auch die Proceßfähigkeit oder die Verpflichtungsfähigkeit überhaupt an sich eine Klagevoraussetzung ist, doch, wer sie bestreitet, seinerseits als beweispflichtig angesehen wird.

---

§ 58. Die Stellung des Rheders des bergenden oder helfenden Schiffs.

Das Handelsgesetzbuch spricht in Art. 742 den „dritten Personen", welche Bergungs- oder Hülfsthätigkeit mit Erfolg geleistet haben, einen Berge- oder Hülfslohn zu. Es ist bereits gezeigt worden, daß zu solchen „dritten Personen" verschiedene Gattungen von Menschen gezählt werden können.

Die Gefahr, in welcher sich das in Seenoth befindliche Schiff bezw. dessen Ladung befindet, ist in der Regel so beschaffen, daß die physische Kraft und Hülfe einer Einzelperson nicht ausreicht, sie zu beseitigen, es vielmehr des Zusammenwirkens verschiedener Personen bedarf. Diese können im Uebrigen von einander wirthschaftlich unabhängig sein und sich zu dem speciellen Zwecke

zusammen gethan haben, nothleidenden Schiffen und deren Ladung Dienste zu leisten. Damit nicht bei einem Durcheinander der Zweck der Thätigkeit vereitelt oder beeinträchtigt wird, handeln sie im Einverständniß mit einander, unter gemeinschaftlicher Leitung; sie stehen als eine einheitlich geleitete Personenmehrheit da. Daraus ergiebt sich, daß ihnen als solcher Mehrheit ein Anspruch auf die gesetzliche oder vereinbarte Vergütung zusteht, und durch Zahlung der Vergütung an die durch einen Vertreter handelnde Mehrheit die Verpflichtung zur Entrichtung von Berge- oder Hülfslohn getilgt wird. Wie dann unter die einzelnen diese Personenmehrheit bildenden Personen die Vertheilung vorgenommen wird, interessirt die zur Leistung der Vergütung Verpflichteten nicht. Darüber entscheidet die unter ihnen getroffene Vereinbarung, oder in Ermangelung einer solchen das Gesetz, wenn es in Art. 750 bestimmt:

„Haben mehrere Personen an der Bergung und Hülfeleistung sich betheiligt, so wird der Berge- oder Hülfslohn unter dieselben nach Maßgabe der persönlichen und sachlichen Leistungen der Einzelnen und im Zweifel nach der Kopfzahl vertheilt."

Neben diesem einfachen Falle, daß mehrere Personen sich zu einer Personenmehrheit verbunden haben, kann nun ein anderer Fall vorliegen, daß zwei oder mehrere Personenmehrheiten Dienste leisten.

Diese Möglichkeit kann eintreten, wenn es sich um ein verlassenes Schiff handelt, das von e i n e r Personenmehrheit als Bergungsmannschaft besetzt ist, bezw. um Rettung der Ladung aus einem solchen, sofern sich die ausschließliche Thätigkeit dieser Personenmehrheit als nicht ausreichend darstellt, so daß weitere Hülfskräfte hinzugezogen werden, die wieder als eine Personenmehrheit handeln. Sie kann aber auch eintreten, wenn der Führer des nothleidenden Schiffs gleich von vornherein mit verschiedenen Personenmehrheiten ein Abkommen über Bergung oder Hülfeleistung trifft.

In beiden Fällen wird eine einheitlich von den beiden oder mehreren Personenmehrheiten vorgenommene und einheitlich zu vergütende Thätigkeit vorliegen, doch so, daß gegenüber jeder einzelnen Personenmehrheit der auf sie entfallende Antheil an dem Berge- oder Hülfslohn festzustellen und zu zahlen ist, während es Sache der zu jeder einzelnen Personenmehrheit gehörenden Personen bleibt, unter sich wieder die Vertheilung vorzunehmen.

Doch ist jede Personenmehrheit in sofern von der andern unabhängig, als sie selbstständig ihre Ansprüche geltend machen kann.

Dem Falle, daß die Thätigkeit durch wirthschaftlich von einander unabhängige, aber zu einer einheitlich geleiteten Personenmehrheit oder zu mehreren solchen Personenmehrheiten verbundene Personen ausgeübt wird, steht nun der Fall gegenüber, daß die Bergungs- oder Hülfsthätigkeit sich wirthschaftlich als das Unternehmen einer Person darstellt, welche ihrerseits zwecks Ausführung desselben sich von ihr bezahlter Arbeitskräfte bedient.

In diesem Falle steht der Anspruch auf Berge- oder Hülfslohn nicht diesen von einem Unternehmer angestellten Arbeitskräften zu, sondern dem Unternehmer. Sein Vertragsverhältniß zu seinen Arbeitskräften geht den zur Zahlung von Berge- oder Hülfslohn Verpflichteten nichts an; es kann nur maßgeblich werden für die Berechnung der festzusetzenden Vergütung, in sofern die Beträge, welche der Unternehmer vertragsmäßig seinen Arbeitskräften zu zahlen hat, sich als Aufwendungen darstellen, die bei Bestimmung des Betrages des Berge- oder Hülfslohns nach Art. 746 insbesondere in Anschlag kommen. Der Unternehmer läuft, wenn er sich durch den Vertrag mit seinen Arbeitskräften nicht anders vorgesehen hat, das Risico, daß er seinerseits die Arbeit derselben bezahlen muß, obschon er wegen Erfolglosigkeit der von ihm übernommenen Thätigkeit nichts, oder wegen nur geringen Erfolges nicht eine seinen Aufwendungen entsprechende Vergütung erhält.[1])

Zu den „dritten Personen“ können nun aber auch ein Schiff oder mehrere Schiffe gezählt oder genauer gesagt, denselben gleich gestellt werden. Daß dies die Auffassung des Gesetzes ist, ergiebt sich aus dem Anfang des Art. 751: Wird ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder theilweise von einem andern Schiff gerettet.

In vielen Fällen wird, um die Ausführung von Bergungs- oder Hülfsarbeiten zu ermöglichen, ein „Schiff“ gebraucht werden, doch so, daß die Bergungs- oder Hülfsmannschaften dasselbe als Transportmittel benutzen, um an das nothleidende Schiff bezw. dessen Ladung heranzukommen und den Verkehr mit dem Lande zu bewerkstelligen. Diesen Fall hat das Gesetz nicht im Auge, vielmehr unter dem „anderen Schiff“ in Art. 751 ein zum Erwerb durch

---

[1]) H. G. Z. 1866, Nr. 38, S. 297.

Seefahrt dienendes Schiff gemeint, wie ſich daraus ergiebt, daß von „dem Rheder, dem Schiffer und der übrigen Beſatzung des anderen Schiffes“ die Rede iſt. Sodann iſt es aber nicht ausreichend, daß dies andere Schiff lediglich als Transportmittel für die Bergungs- und Hülfsdienſte leiſtenden Perſonen dient, ſondern es ſollen Schiff oder Ladung „von“ einem anderen Schiff geborgen oder gerettet ſein.

Zum beſſeren Verſtändniß laſſen wir hier die Geſchichte dieſer Geſetzesbeſtimmung folgen.

Der Preußiſche Entwurf ſprach in Art. 602 aus: „Wenn ein Schiff auf offener See ein anderes Schiff oder deſſen Ladung ganz oder theilweiſe rettet, ſo kommt der Bergelohn dem Rheder, dem Schiffer und der Mannſchaft gemeinſchaftlich zu.“

Die Motive zum Art. 602 Seite 328 unterſcheiden den einen Fall, wenn ein Schiff oder Gut am Strande geborgen, und die Rettung durch gemeinſame Hülfe einer Anzahl von Strandbewohnern bewirkt wird, und den anderen Fall, den Art. 602 normirt; in dieſem Falle ſeien drei weſentliche Factoren, welche zuſammen wirken müßten: das bergende Schiff, deſſen Schiffer und die Schiffsmannſchaft. Ohne Gebrauch und oft ohne Gefährdung des Schiffs ſei die Rettung nicht möglich; in ſofern ſei der Rheder betheiligt. Als Führer des Schiffs habe der Schiffer, wie die Verantwortung, ſo auch das eigentliche Verdienſt der Rettung. Die Mannſchaft endlich habe die dazu nöthigen phyſiſchen Dienſte geleiſtet. Rheder, Schiffer und Mannſchaft hätten alſo zur Rettung zuſammengewirkt, wenngleich in ungleicher Weiſe. Das Verhältniß des Zuſammenwirkens ſei unter allen Umſtänden daſſelbe, es laſſe ſich deshalb eine allgemeine Norm aufſtellen, wie unter ſie der gemeinſam verdiente Bergelohn zu vertheilen ſei.

Die Anlage B zum Protokoll der 329. Sitzung enthielt in Art. 7 die Faſſung:

„Wird auf offener See ein Schiff oder deſſen Ladung ganz oder theilweiſe von dem Schiffer und der Schiffsmannſchaft eines anderen Schiffes geborgen oder gerettet, ſo wird der Berge- oder Hülfslohn zwiſchen Rheder, Schiffer und Mannſchaft des anderen Schiffs, ſoweit nicht durch Vertrag unter ihnen ein Anderes beſtimmt iſt, in der Art vertheilt, daß der Rheder die Hälfte, der Schiffer ein Viertel und die Mannſchaft zuſammen ebenfalls ein Viertel erhält.“

Bei den Berathungen, Protokolle S. 2825—2828, wurde darauf hingewiesen: Daß Schiffer und Mannschaft an einem etwa verdienten Bergelohn Antheil hätten, sei keineswegs selbstverständlich. Denn auf See seien sie ihre Dienste dem Rheder zu leisten verpflichtet; die Mannschaft sei weder berechtigt, außer im Falle außergewöhnlicher Gefahr, dem Befehl des Schiffers bezüglich Ausführung von Bergungs- und Hülfsarbeiten den Gehorsam zu verweigern, noch ohne Befehl oder Erlaubniß des Schiffers sich mit der Bergung oder Rettung zu befassen. Die aus einer Bergung oder Rettung entspringenden Vortheile müßten daher dem Schiffer, oder, da auch der Schiffer in Diensten des Rheders stehe, er das Schiff des Rheders führe, da Bergung und Rettung ohne das Schiff nicht denkbar seien, und da der Rheder der Herr des ganzen Unternehmens sei, ausschließlich dem Rheder zufallen. Nur die Billigkeit spreche dafür, den Schiffer und die Mannschaft an solchem Gewinn Antheil nehmen zu lassen. Mit Rücksicht hierauf wurde denn auch der Eingang des Art. 7 der Anl. B: „Wird . . . von dem Schiffer und der Schiffsmannschaft eines anderen Schiffes“ ersetzt durch die Worte: „Wird . . . von einem anderen Schiffe“.

In zweiter Lesung, Protokolle S. 4145, wurde die Bergung durch das Schiff als eine durch den Schiffer angeordnete und von der Mannschaft als solcher im Dienste des Rheders ausgeführte Maßregel bezeichnet.

Es ergiebt sich aus den Berathungen demnach, daß, wenn es heißt, ein Schiff oder dessen Ladung sei von einem anderen Schiffe geborgen oder gerettet, darunter zu verstehen ist ein Unternehmen, das, weil im Dienst des Rheders ausgeführt, rechtlich als dessen Unternehmen gilt. Daher ergiebt sich die rechtliche Folgerung, daß der Anspruch auf Berge- oder Hülfslohn dem Rheder als solchem zusteht. Das Gesetz schreibt vor, daß der Berge- oder Hülfslohn, sofern nicht durch Vertrag unter ihnen ein Anderes bestimmt ist, zwischen dem Rheder, dem Schiffer und der übrigen Besatzung des anderen Schiffs vertheilt werden soll.

Es entsteht nun die Frage, ob der Rheder als solcher den ganzen Anspruch geltend machen kann, oder nur den auf ihn entfallenden Antheil, ferner ob, wenn der ersten Alternative zugestimmt wird, dieser Anspruch etwa als ein theilweise im eigenen Namen, theilweise im Namen von Schiffer und der übrigen Besatzung geltend zu machender erscheint.

Im Intereffe des Verkehrs liegt es unzweifelhaft, den Rheder für legitimirt zu erachten, den ganzen Anfpruch geltend zu machen, ohne Rückficht darauf, ob nach Maßgabe des Gefetzes eine Vertheilung unter Rheder, Schiffer und übriger Befatzung vorzunehmen ift, oder ob durch Vertrag zwifchen den genannten Perfonen ein anderer Vertheilungsmodus beliebt, oder gar eine Vertheilung ganz ausgefchloffen ift.

Wollte man davon ausgehen, daß der Rheder in der Geltendmachung befchränkt ift auf denjenigen Theil, den er entweder nach Vertrag mit Schiffer und der übrigen Befatzung, oder in Ermangelung folchen Vertrages nach dem Gefetze für fich zu behalten befugt ift, fo würde eine einheitliche Regelung durch den Rheder nur erfolgen können, wenn diefer thatfächlich von dem Schiffer und der gefammten übrigen Befatzung bevollmächtigt wäre, oder ihm bezüglich diefer Perfonen eine gefetzliche Vertretungsbefugniß zuftände. In ersterem Falle würde der Rheder als Bevollmächtigter, fofern ihm nicht unbefchränkte Vollmacht ertheilt ift, an die etwaigen Inftruktionen feiner Vollmachtgeber gebunden fein, die Vollmacht könnte widerrufen werden, bei vergleichsweifer Erledigung könnte fich der Rheder den Regreßanfprüchen feiner Vollmachtgeber ausfetzen. Eine gefetzliche Vertretungsbefugniß ift im Gefetz dem Rheder nirgends beigelegt; der Schiffer hat gefetzliche Befugniß, den Rheder in vielfacher Beziehung zu vertreten, aber nicht umgekehrt; bezüglich der übrigen Schiffsbefatzung exiftirt keine Vertretungsbefugniß des Rheders, fondern nur eine Haftungsverbindlichkeit auf Seiten des Rheders.

Die Prüfung der Legitimation des Rheders feitens des den Berge- oder Hülfslohn Zahlenden würde vielfach mit großen Schwierigkeiten verknüpft fein: denn der Zahlende weiß einmal in der Regel nicht mit Sicherheit, welche Perfonen die Schiffsbefatzung bilden, fodann würde er, wenn von der einen oder anderen Perfon eine Vollmacht fehlte, oder wenn etwa die eine oder andere Perfon inzwifchen verftorben wäre, nicht wiffen, an wen er mit befreiender Wirkung Zahlung leiften könnte; er müßte erforderlichen Falls die Legitimation etwaiger Erben fich befchaffen laffen.

Solche unpraktifche Regelung ift dem Gefetzgeber von vornherein nicht zuzutrauen. Der Führer des nothleidenden Schiffes, oder wer fonft in die Lage kommt, Berge- oder Hülfslohn zu

zahlen, kennt das „rettende Schiff" als die Verkörperung des zur Empfangnahme des Berge- oder Hülfslohns Berechtigten. Er kennt den Schiffer als Vertreter des Rheders, er kann auch in der Regel ohne Mühe die Perfon des Rheders feftftellen.

Die Praxis hat denn auch von jeher den Schiffer bezw. den Rheder als legitimirt angefehen, den Anfpruch auf Zahlung des Berge- oder Hülfslohns in feinem ganzen Umfange geltend zu machen; wenigftens ift kein Fall bekannt geworden, in welchem diefelbe überhaupt oder gar mit Erfolg beftritten wäre.

Die Legitimation des Schiffers ergiebt fich allerdings nicht ohne Weiteres aus dem Gefetz, das in Art. 496 den Schiffer, wenn das Schiff fich außerhalb des Heimathshafens befindet, Dritten gegenüber kraft feiner Anftellung für befugt erklärt, für den Rheder alle Gefchäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche die Ausrüftung, Bemannung, Verproviantirung und Erhaltung des Schiffs, fowie überhaupt die Ausführung der Reife mit fich bringen. Man kann den Schiffer, wenn auch in befchränkter Weife, als Vertreter des Rheders bezüglich der fortune de mer bezeichnen; aber der Anfpruch auf Berge- und Hülfslohn gehört zur fortune de terre des Rheders. Wir dürfen indeß eine gewohnheitsrechtliche Entwickelung behaupten, kraft welcher die Vertretungsbefugniß des Schiffers fich auch auf die Geltendmachung diefer Anfprüche erftreckt.

---

§ 59. Stellung des fogenannten Ausrüfters und des Befrachters bei der fogenannten Time-Charter.

Von Intereffe ift die Frage: wie geftaltet fich das Verhältniß, wenn nicht der Eigenthümer des betreffenden Schiffes diefes zum Erwerb durch die Seefahrt verwendet, fondern wenn Jemand ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt verwendet und es entweder felbft führt, oder die Führung einem Schiffer anvertraut? Das Handelsgefetzbuch beftimmt in Art. 477 Abf. 1, daß folcher Nicht-Eigenthümer, den man als den Ausrüfter bezeichnet, im Verhältniß zu Dritten als Rheder angefehen werden foll.

Die Frage könnte auf den erften Blick als durch die ebengenannte Beftimmung des Art. 477 Abf. 1 bereits beantwortet erfcheinen. Denn wenn der Ausrüfter im Verhältniß zu Dritten als

Rheder anzufehen ift, und wenn im Falle einer Bergung oder Hülfeleiftung der Anfpruch auf Berge- oder Hülfslohn dem Rheder zufteht, fo würde fich daraus ergeben, daß der Ausrüfter feinerfeits den Anfpruch gegenüber den geretteten Gegenftänden geltend machen kann und dagegen verpflichtet ift, dem Gefetze gemäß die Vertheilung vorzunehmen.

Indeß ift zunächft zu prüfen, ob Art. 477 Abf. 1 wirklich in diefem Sinne verftanden werden darf, fodann aber würde damit noch nicht die weitere Frage entfchieden fein, wie fich das Rechtsverhältniß zwifchen dem Ausrüfter und dem Eigenthümer darftellt.

Aus den Verhandlungen der Hamburger Kommiffion, Protokolle S. 1655—1663, geht hervor, daß diefe bemüht war, die Frage zu regeln, wie weit dritte Perfonen, welche mit dem Ausrüfter kontrahiren, beziehungsweife welchen nach den fonftigen gefetzlichen Beftimmungen die Rechte von Schiffsgläubigern zuftehen, berechtigt fein follen, für ihre Anfprüche aus dem Schiffsvermögen befriedigt zu werden, auch diefelben dem Eigenthümer gegenüber mit Erfolg durchfetzen zu können.

Bei der zweiten Lefung, Protokolle S. 3740—3741, wurde zwar beantragt, auszufprechen, daß der Ausrüfter „im Verhältniß zu Dritten wie ein Rheder verpflichtet und berechtigt werde", doch diefer Antrag zurückgezogen.

Bei diefer Gelegenheit wurde, ohne Widerfpruch zu finden, ausgefprochen: der dem jetzigen Art. 477 entfprechende Art. 432 des Entwurfs erfter Lefung habe unverkennbar nur die aus der Verwendung zum Erwerb durch die Seefahrt herrührenden Anfprüche zum Gegenftand.

Wie auch aus diefen Verhandlungen, insbefondere einem anderen Abänderungsvorfchlag hervorgeht, war nur davon die Rede, daß „das Schiff in Bezug auf Anfprüche Dritter ebenfo behandelt werden müffe, als wenn es vom Rheder felbft verwendet worden wäre."

In der That ift auch für die Ausnahme von dem ftrengen Rechte, wonach durch Handlungen Unbefugter der Eigenthümer eines Schiffes nicht in Nachtheil gebracht werden könne zu Gunften Dritter, lediglich das Intereffe der Sicherheit der Schifffahrt geltend gemacht worden.

Trotz des Wortlauts des Art. 477 muß daher angenommen werden, daß zunächst nur nach der passiven Seite der Ausrüster dem Rheder gleichgestellt sein sollte.

Indeß ist damit noch nicht gesagt, daß nicht dem Geiste des Gesetzes auch die Gleichstellung nach der activen Seite entspricht.

Die thatsächliche Verfügung des Ausrüsters über das von ihm selbst oder von einem durch ihn angestellten Schiffer geführten Schiffe bringt eine Reihe von Rechtsverhältnissen zur Entstehung, aus denen sich für den Ausrüster nicht nur Verpflichtungen, sondern auch Berechtigungen ergeben.

Sofern der Ausrüster Seefrachtverträge abschließt, erscheint er als Verfrachter; er hat als solcher Anspruch auf Zahlung der Fracht, während andererseits im Falle Vorliegens einer Havarie grosse auch er für die von ihm verdiente Fracht beitragspflichtig, wie für die entgangene Fracht vergütungsberechtigt ist. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß die Bestimmung des Art. 727 auch dem vergütungsberechtigten Ausrüster, soweit es sich um die von dem Schiff zu entrichtenden Beiträge handelt, die Rechte eines Schiffsgläubigers, soweit es sich um beitragspflichtige Güter handelt, ein Pfandrecht wegen des von diesen zu entrichtenden Beitrages gewährt.

Es muß auch unbedenklich erscheinen, den Beitragspflichtigen gegenüber den Ausrüster beziehungsweise den von diesem angestellten Schiffer für legitimirt zur Empfangnahme der dem Schiffe zukommenden Beträge anzusehen. Es steht also hier der Ausrüster dem Rheder gleich.

Nicht anders aber gestaltet sich die Sache, wenn ein solches für Rechnung eines Ausrüsters zum Erwerb durch die Seefahrt verwendetes Schiff in die Lage gekommen ist, Bergungs- und Hülfsthätigkeit auszuüben.

Auch hier werden die zur Zahlung von Berge- oder Hülfslohn Verpflichteten, sofern sie nicht, da eine persönliche Verpflichtung in der Regel nicht besteht, dem Berechtigten die Befriedigung für seine Ansprüche durch Geltendmachung seines Pfandrechts und Verkauf der geborgenen oder geretteten Gegenstände, soweit erforderlich, überlassen, berechtigt erscheinen, Zahlung an den Ausrüster beziehungsweise den von ihm angestellten Schiffer mit befreiender Wirkung zu leisten. Dies erscheint, auch ohne daß auf

eine besondere gesetzliche Bestimmung zurückgegangen werden müßte, in allen denjenigen Fällen unbedenklich, in denen Bergung oder Hülfeleistung in Folge eines vorgängigen Vertragsabschlusses stattfindet; denn es steht in solchem Falle der Ausrüster als Vertragskontrahent den Verpflichteten gegenüber.

Um das interne Verhältniß zwischen Ausrüster und Eigenthümer, um die Frage, ob der Ausrüster dem Eigenthümer gegenüber berechtigt war, das Schiff überhaupt zum Erwerb durch die Seefahrt, oder insbesondere zu Bergungs- und Hülfeleistungszwecken zu verwenden, haben sich die zur Zahlung von Berge- oder Hülfslohn Verpflichteten nicht zu kümmern.

Wo dagegen eine Bergung ohne vorgängige Vereinbarung vorgenommen ist, wird im Einzelfalle zu prüfen sein, wer der eigentliche Bergungsunternehmer ist, und die Frage bei einer von einem Schiffe unternommenen Bergung nur dahin zu beantworten sein, daß Derjenige, in dessen Lohn die Bergungsmannschaft steht, dessen Anordnungen dieselbe unterworfen ist, als der eigentliche Berger, dem der Anspruch auf Bergelohn zusteht, anzusehen ist.

Wir kommen also dazu, in dem Art. 477 Abs. 1 mehr ausgedrückt zu finden, als nach den Verhandlungen der Kommission darin ausgedrückt werden sollte; weder der Wortlaut noch der Geist des Gesetzes stehen dieser Anwendung, wonach der Ausrüster dem Rheder gleich zu behandeln ist, auf Bergungs- und Hülfeleistungsfälle entgegen [1]).

Indessen erscheint es erforderlich, den Begriff des Ausrüsters noch näher festzustellen. Der Name kommt zwar nicht im Handelsgesetzbuch vor, wohl aber in den Verhandlungen; seine technische Verwendung erscheint, da sie von der Praxis sanktionirt ist und in der Doktrin Eingang gefunden hat, unbedenklich [2]).

Das Erkenntniß des Lübischen Oberappellationsgerichts vom 30. April 1867 in Sachen Dr. Octavio Schröder zu Hamburg m. n. Boult English & Brandon zu Liverpool gegen F. J. Stecher jr. in Hamburg, in Vollmacht der Assecuranz-Compagnie von 1860 — Kierulff Samml. Bd. 3 S. 356 — umschreibt den Ausrüster als

[1]) Uebereinstimmend Wagner, Handbuch des Seerechts 1884 § 18 S. 148. Kierulff Bd. 3 1867 S. 356.

[2]) H. G. Z. 1870 Nr. 221, Nr. 227, Nr. 228. Wagner a. a. O. Lewis, Kommentar zu Art. 477, 2. Aufl., S. 161.

Denjenigen, der das Schiff eines Anderen durch einen Mieth-Kontrakt oder auf andere Weiſe unter ſeine Verfügung bringt und es für ſich fahren läßt, auch dabei die für die Expedition erforderlichen Dispoſitionen ſelbſt ertheilt; ihm ſtehen die Rechte des Expeditionsunternehmers zu, er iſt aber auch den Anſprüchen, welche ſich aus der Rhederſtellung ergeben, unterworfen.

Bei den dem jetzigen Art. 477 H. G. B. zu Grunde liegenden Verhandlungen der Hamburger Kommiſſion wurde hervorgehoben, daß Fälle, in denen der Schifffahrtsbetrieb nicht für Rechnung des Eigenthümers gehe, in verſchiedenen Formen vorkämen.

Wenn der Eigenthümer ſein Schiff im Ganzen für eine gewiſſe Reiſe an Jemanden verchartere, der daſſelbe wieder an Andere auf Stückgüter verfrachte, ſo ſei ohne Zweifel der Eigenthümer immer noch als Verfrachter des Schiffes und ſohin allein als Rheder anzuſehen, da, wenn auch die Frachtkontrakte mit den einzelnen Befrachtern nicht für Rechnung des Eigenthümers geſchloſſen würden, doch der Hauptfrachtkontrakt zwiſchen dem Eigenthümer und dem Miether vorwiegend ſei.

Ebenſo ſei, wenn ein Schiff an Jemanden auf eine gewiſſe Zeit vermiethet werde, der Eigenthümer immer noch als Rheder zu betrachten, wenn der Kapitain und die Mannſchaft des Eigenthümers auf dem Schiffe bleiben und fortwährend der Dispoſition und den Befehlen des Eigenthümers untergeben ſeien.

In beiden Fällen ſei der Schiffer in Wirklichkeit der Vertreter des Eigenthümers und führe in deſſen Namen die Reiſen des Schiffs aus. Der Unterſchied liege nur in der verſchiedenartigen Beſtimmung der Zeit, für welche der Eigenthümer ſein Schiff einem Anderen dienſtbar mache.

Wenn aber der bloße Körper des Schiffes an Jemanden vermiethet werde, der die Ausrüſtung des Schiffes auf ſeine Koſten zu beſorgen, und namentlich auch den Kapitain anzuſtellen habe, oder wenn, obſchon der Kapitain des Eigenthümers auf dem Schiffe verbleibe, damit der Eigenthümer noch einige Garantie für eine entſprechende Behandlung des Schiffes behalte, doch der Schiffer ſeiner, des Ausrüſters Direktion untergeben bleibe, ſo ſei der Eigenthümer in der That gar nicht mehr am Betrieb der Schifffahrt betheiligt.

Der Schiffer repräſentire dann nicht mehr den Eigenthümer des Schiffes, führe nicht mehr in deſſen Namen die Frachtkontrakte

aus, der Eigenthümer könne deshalb auch keine Verpflichtungen ähnlich denen des Rheders haben, an feine Stelle müffe vielmehr in diefem Falle der Ausrüfter des Schiffs treten.

Das entfcheidende Moment fei, daß der Ausrüfter die Dispofition über das Schiff haben müffe, indem er daffelbe felbft führe oder einem unter feinen Befehlen ftehenden Schiffer überlaffe.

Die Veranlaffungen, aus welchen der Ausrüfter das Schiff für feine Rechnung zur Seefahrt verwende, könnten nicht erfchöpfend aufgeftellt werden. Sie könnten in Miethverträgen liegen, ferner darin, daß Einem das Eigenthum, einem Anderen die Nutznießung des Schiffes zuftehe. Es könne indeß auch Jemand auf rechtswidrige Weife ein Schiff in Befitz haben und daffelbe in See fenden.

Die englifche Auffaffung bezüglich der Stellung des Charterers ftellt fich als abweichend von den in den Verhandlungen der Hamburger Kommiffion zu Tage getretenen Auffaffungen dar.

Die englifche Doktrin und Judikatur erkennt dem Charterer unter Umftänden eine Stellung als owner pro hac vice, owner pro tempore zu, die zur Folge hat, daß der eigentliche Eigenthümer des Schiffes nicht haftet, vielmehr nur der Charterer in Anfpruch genommen werden kann.

Dementfprechend wird denn auch bei der Frage, ob der Charterer oder der Eigenthümer des Bergung und Hülfeleiftung bewirkenden Schiffes Anfpruch auf Berge- oder Hülfslohn hat, die Beantwortung davon abhängig gemacht, ob der Charterer im konkreten Falle als owner zu betrachten fei.

Kent[1]) geht davon aus, daß der Charterer als owner pro hac vice anzufehen fei, foweit er den Schiffer beftellt; daß dagegen, wenn nach den in der Charterparty getroffenen Vereinbarungen der Eigenthümer Schiffer und Mannfchaft beftellt und Leitung und Auffìcht (management and control) über das Schiff behält, nur ein Frachtvertrag vorliegt. Wo dagegen die ganze Leitung dem Befrachter übertragen ift, liege richtiger Miethe des Schiffs für die ganze Reife vor, und in folchem Falle fei der Miether als owner für die Reife zu erachten. So laufe denn die Frage im Einzelfall darauf hinaus, ob der Leiher oder Miether, der eine Charterparty abfchließe, für die Reife owner des Schiffes fei. Es fei eine Frage

---

[1]) Kent, A practical treatise on commercial and maritime law. Ausgabe Edinburgh 1837 S. 135.

trockener Thatſachen, wer, nach der Charterparty, den Beſitz, Befehl und Navigirung des Schiffes habe. Dies Princip ſei auch von dem höchſten Gerichtshof der Vereinigten Staaten anerkannt, und werde als feſtſtehender Grundſatz nunmehr auch von den Gerichten allgemein befolgt.

Aus der Zahl der engliſchen Schriftſteller ſeien erwähnt: Abbott (Lord Tenterden), Treatise of the Law relative to Merchant Ships and Seamen, Tenth Edition by Shee, London 1856, S. 208 — 219. Er läßt den Charterer den owner pro tempore werden, wenn der eigentliche Eigenthümer den Beſitz mit aller Kontrolle über das Schiff ſelbſt und mit dem Recht, Schiffer und Mannſchaft zu beſtellen, überträgt. Ferner Maclachlan, Treatise on the law of Merchant Shipping, Fourth Edition, London 1892, S. 354—363. Er theilt die Charterparties ein in ſolche, durch die eine Locatio navis, eine Locatio operis vehendarum mercium, eine Locatio navis et operarum magistri begründet wird. Nicht auf den Wortlaut, ſondern auf die erkennbare Abſicht der Kontrahenten komme es an, ob eine Beſitzübertragung an den Charterer beabſichtigt ſei.

Das deutſche Handelsgeſetzbuch kennt nur zwei Möglichkeiten. Entweder es liegt ein Frachtvertrag vor zwiſchen dem Eigenthümer, der ſich verpflichtet, durch das von ihm zu ſtellende Schiff und den von ihm zu ſtellenden Schiffer die Güter, welche der Befrachter ſelbſt liefert, oder auf Grund der von ihm abgeſchloſſenen Unterfrachtverträge durch Dritte liefern läßt, nach einem beſtimmten Hafen zu befördern; in ſolchem Falle iſt und bleibt ein Frachtvertrag vorliegend, und der Verfrachter iſt gleichzeitig Rheder. Oder ein Anderer, dem das Schiff nicht gehört, verwendet daſſelbe für ſeine Rechnung, indem er es entweder ſelbſt führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut; dann wird er im Verhältniß zu Dritten als Rheder angeſehen.

Im erſten Fall liegt eine Locatio operis vor: der Rheder übernimmt die Ausführung des Transports, der Befrachter kann nichts weiteres beanſpruchen, als daß die von ihm, beziehentlich die für ſeine Rechnung gelieferten Güter an den Beſtimmungsort geſchafft werden; ein Einfluß auf die Art der Ausführung ſteht ihm dagegen nicht zu.

Im zweiten Fall verfügt der Nicht-Eigenthümer ſelbſt oder durch den von ihm angeſtellten Schiffer über das Schiff; er hat

die Beſtimmung, wohin das Schiff ſeine Reiſe oder Reiſen zu machen hat; ihn treffen alle mit der Ausführung der Reiſe verbundenen Koſten; ob und welche Vergütung er dem Eigenthümer für die Benutzung des Schiffes zu zahlen hat, hängt von dem zwiſchen ihnen beſtehenden Rechtsverhältniß ab.

Das praktiſche Leben kennt indeß noch eine andere, vielfach vorkommende Möglichkeit. Der Eigenthümer überläßt durch Vertrag für eine im Voraus beſtimmte, oder der Kündigung unterliegende Zeit, oder für eine oder mehrere Reiſen dem Dritten das Schiff, und zwar in ausgerüſtetem Zuſtand, verſehen mit einer entſprechenden Beſatzung, Schiffer und Mannſchaft, die der Eigenthümer anſtellt, beköſtigt und für ihre Dienſte bezahlt; Schiffer und Mannſchaft unterſtehen der Kontrolle des Eigenthümers, ſoweit die Navigirung des Schiffes in Frage ſteht. Dagegen hat der Dritte Beſtimmung zu treffen über den ganzen übrigen Betrieb; er hat zu beſtimmen, welche Güter er verladen will, welche Häfen angelaufen werden ſollen; er hat ſeinerſeits z. B. bei Dampfern die erforderlichen Kohlen zu liefern; alle mit der Reiſe im Uebrigen verbundenen Koſten treffen ihn; es tritt hierbei der Unterſchied zu Tage, daß Schiffer und Mannſchaft bezüglich der Navigirung des Schiffes dem Eigenthümer verantwortlich ſind, bezüglich aller ſonſtigen Rechtshandlungen dem Dritten. Auch dieſer Vertrag wird als Chartervertrag bezeichnet. Aber da der Eigenthümer einen feſten Satz als Vergütung für Ueberlaſſung des Schiffes erhält, ſo erſcheint der Dritte als Derjenige, für deſſen Rechnung das Schiff zur Seefahrt verwendet wird, als Rheder pro tempore, weit eher, denn als einfacher Befrachter. Der Schiffer unterſteht zwar nicht ausſchließlich, aber doch in erheblichem Maße ſeinen Befehlen.

Es trifft daher keineswegs immer zu, wenn in den Kommiſſionsverhandlungen geſagt iſt, ſolche Fälle, in denen der Eigenthümer ſein Schiff an Jemand für eine gewiſſe Reiſe verchartere, oder ein Schiff an Jemand auf eine gewiſſe Zeit vermiethe, fänden in ſehr einfacher Weiſe ihre Erledigung.

Von Intereſſe iſt eine Entſcheidung des Hamburgiſchen Handelsgerichts vom 1. September 1875 in Sachen Dr. H. M. Burchard I m. n. Gebrüder Lange in Neumühlen gegen Albrecht Spethmann[1]).

[1]) H. G. Z. 1876 Nr. 29 S. 43.

In der Chartepartie war beſtimmt, daß der Befrachter das Recht habe, das Schiff innerhalb eines beſtimmten Zeitraumes in Nord- und Oſtſee nach ſeiner Konvenienz fahren zu laſſen. Der Kapitain ſei verpflichtet, den Anordnungen des Befrachters ausſchließlich Folge zu leiſten, wogegen der Befrachter für alle daraus entſtehenden Differenzen und Koſten aufzukommen habe. Die Verfrachter bezahlen die Aſſecuranz für das Casco und die Gage der Bemannung, während der Befrachter die Kohlen zu liefern habe. Es war dem Befrachter überlaſſen, das Schiff während der beſtimmten Zeit zum Frachtverdienſt zu gebrauchen; der Verfrachter hatte ſich für dieſe Zeit der Benutzung ſeines Schiffes begeben und erhielt dafür von dem Befrachter als Gegenleiſtung alle 15 Tage im Voraus die abgemachte Miethe.

Es entſtand nun die Frage, welchem der beiden Kontrahenten, dem Befrachter oder dem Verfrachter, derjenige Gewinn zukomme, welcher durch Schleppen eines anderen Schiffes während der Vertragszeit erzielt worden ſei und zwar in dem Falle, daß entweder derſelbe als Schlepplohn oder als Berge- oder Hülfslohn ſich darſtelle.

Das Handelsgericht nahm an, es müſſe an dieſem Gewinne, ſei es nun Schlepplohn, ſei es Berge- oder Hülfslohn, der Rheder wie der Befrachter Antheil haben, und zwar, wenn nicht die Umſtände eine andere Vertheilung motiviren, zu gleichen Theilen; bei Berge- oder Hülfslohn ſei vorgängig der Betrag in Abzug zu bringen, den Schiffer und Mannſchaft nach Artikel 751 zu beanſpruchen hätten.

Wagner[1]) ſagt: Verſchieden von einem ſolchen Ausrüſter iſt der Unterverfrachter (Charterer) eines Schiffes; er iſt nicht als Rheder, ſondern als Ladungsintereſſent aufzufaſſen. Danach iſt die Frage zu entſcheiden, wer die Hälfte des Bergelohns im Falle des Art. 751 erhalte; eine Vertheilung des Verdienſtes müſſe als judicium rusticorum bezeichnet werden.

Wir werden nicht umhin können, das ſo geſcholtene Urtheil an der Hand ſeiner Begründung etwas näher zu prüfen.

Daſſelbe führt zunächſt aus, wenn auf einer der von dem Befrachter angeordneten Reiſen ein Verdienſt aus Hülfslohn oder Bergelohn gewonnen wird, ſo laſſe ſich auf der einen Seite ſagen,

---

[1]) Wagner, Handbuch des Seerechts, S. 149 Note 7.

dieser Verdienst sei nicht derjenige Erwerb, zu welchem das Schiff verchartert worden, und somit habe der Befrachter kein Recht auf denselben, indem ihm das Schiff nur zur Frachtfahrt vermiethet worden; auf der anderen Seite aber auch, daß der Hülfslohn oder Bergelohn lediglich als ein Accessorium anzusehen sei, welches zu der Fracht, welche der Befrachter mit dem Schiffe machte, hinzukomme.

Bei dem gewöhnlichen Frachtvertrag zur Beförderung von Gütern, wie ihn Art. 557 im Auge hat, kann von einem Anspruch des oder der Befrachter auf den ganzen Berge- oder Hülfslohn beziehungsweise einen Theil desselben nicht die Rede sein.

Der Rheder als Verfrachter mag dem Befrachter gegenüber verantwortlich sein, wenn er bezw. der Schiffer statt ohne Aufenthalt und weitere Gefährdung die dem Schiffe zur Beförderung übergebenen Güter an ihren Bestimmmungshafen gelangen zu lassen, das Schiff eine Bergungs- oder Hülfeleistungsthätigkeit vornehmen läßt, welche möglicherweise mit Aufenthalt verbunden ist, möglicherweise auch das Schiff und die darin befindlichen Güter der Gefahr des Verlustes oder doch einer Beschädigung aussetzt. Aber nicht die Möglichkeit der Verzögerung, des Verlustes, der Beschädigung, sondern nur der wirkliche Eintritt desselben führt zu Ansprüchen des oder der Befrachter, und zwar naturgemäß zu Schadenersatzansprüchen, sofern die schadenbringende Handlung dem oder den Befrachtern gegenüber rechtswidrig war.

Vielfach pflegt in den Chartepartien die Klausel enthalten zu sein, der Verfrachter solle berechtigt sein, to tow and assist vessels, Schlepp- und Hülfsdienste zu leisten.

Wo solche Vereinbarung fehlt, da wird zwar eine Vertragswidrigkeit nicht vorliegen, sofern es sich um Erfüllung der Gebote der Menschlichkeit handelt, also um die Rettung von Menschenleben; indeß die Erhaltung fremden Eigenthums, wie sie der Zweck der Bergungs- und Hülfsthätigkeit ist, fällt nicht unter diesen Begriff.

Mag auch nun solche Thätigkeit vertragswidrig sein, so ist damit noch nicht gesagt, daß ein etwa daraus dem vertragswidrig Handelnden zufließender Vermögensvortheil ein rechtswidriger ist; jedenfalls aber ist kein Grund ersichtlich, aus welchem nunmehr ein Anspruch des Befrachters hergeleitet werden könnte, ihm den Gewinn zuzuwenden; er hat sich mit Schadenersatz zu

begnügen. Der Gewinn ſtellt ſich als zufällig heraus; die rechtliche Möglichkeit, ihn zu erzielen, iſt dadurch nicht genommen, daß dieſelbe auf der anderen Seite einen Vertragsbruch involvirt und zu Schadenerſatz beziehungsweiſe Zahlung einer Konventionalſtrafe verpflichten kann.

Ein ähnlicher Fall möge zur Illuſtration dienen: Ein Hausbeſitzer vermiethet gewiſſe Räumlichkeiten zu Wohnzwecken, eine Aftervermiethung iſt nicht geſtattet. Die Lage der Wohnung bringt es mit ſich, daß der Miether bei irgend einer von der Wohnung aus gut zu beobachtenden Feſtlichkeit Räume zu vorübergehendem Aufenthalt gegen eine hohe Vergütung vermiethet. Selbſt, wenn dies durch den Miethvertrag direkt unterſagt ſein ſollte, wird man dem Miether das Recht nicht beſtreiten können, die erzielte Einnahme für ſich zu behalten, wenngleich der Vermiether vielleicht daraus Veranlaſſung nehmen könnte, Anſprüche gegen ſeinen Miether wegen des Vertragsbruchs zu erheben.

Während der gewöhnliche Befrachter demnach keinerlei Anſprüche auf Berge- und Hülfslohn hat, läßt ſich dagegen bei dem Befrachter, welchem das Schiff in der in dem erwähnten Rechtsfall bezeichneten Weiſe verchartert iſt, nicht ſagen: er habe kein Recht auf dieſen Verdienſt, weil ihm das Schiff nur zur Frachtfahrt vermiethet ſei. Denn nicht das Recht, d. h. ſein vertragsmäßiger Anſpruch gegenüber dem Verfrachter, kommt in Betracht, ſondern der Umſtand, ob die Bergungs- und Hülfsthätigkeit als von ihm vorgenommen angeſehen werden muß.

Dies muß aber bejaht werden. Denn, wenn der Befrachter berechtigt iſt, die Reiſen anzuordnen, wenn es ihm freiſteht, während der Zeit, während welcher das Schiff zu ſeiner Verfügung ſteht, zu beſtimmen, ob und in welcher Weiſe er daſſelbe zu Frachtverdienſt verwenden will, ſo würde eine g e g e n ſeine Anordnung vorgenommene Bergungs- und Hülfsthätigkeit nicht zu Schadenerſatzanſprüchen wegen Verzögerung, Verluſt oder Beſchädigung führen können, da ihm ja gegen den Verfrachter ein Anſpruch, Güter ohne Verzögerung und Gefährdung nach einem vereinbarten Beſtimmungshafen zu befördern, nicht zuſteht. Es wäre auch unbillig, ihn darauf zu beſchränken, etwa bei dem Verfrachter Regreß zu ſuchen, wegen der Anſprüche, die aus den von i h m

abgeschlossenen Frachtverträgen etwa gegen ihn erhoben werden könnten, da ihm ja die Möglichkeit eines Gewinnes entzogen ist.

Wenn indeß ohne Anordnung des Befrachters solche Bergungs- und Hülfsthätigkeit vorgenommen wird, so kann der Schiffer, welcher den Anordnungen des Befrachters zu folgen angewiesen ist und seine Dienste vertragsmäßig nur im Interesse desselben verwenden darf, als Angestellter des Rheders nicht gegen das Interesse des Befrachters handeln wollen, und auch hier würde, obwohl kein Recht auf Vornahme von Bergungs- und Hülfsthätigkeit besteht, der Befrachter den Anspruch haben.

Andererseits erwägt das Urtheil: der Berge- oder Hülfslohn sei ein Accessorium, welches zu der verdienten Fracht hinzukomme.

Auch diese Bemerkung erscheint nicht richtig. Würde die Bezeichnung „Accessorium“ streng genommen, so würde der Anspruch auf einen verdienten Berge- oder Hülfslohn denselben Ansprüchen etwa der Schiffsgläubiger unterstehen, wie der Anspruch auf die verdiente Fracht. Aber das Gegentheil ist richtig. Berge- und Hülfslohns-Ansprüche gehören nicht zum Schiffsvermögen, der fortune de mer, sondern zum Landvermögen des Rheders. Wer die Fracht zu beanspruchen hat, kann daher auch nicht ohne Weiteres auf Berge- und Hülfslohn Anspruch erheben.

Als weitere Erwägungen führt das Urtheil aus, es sei nicht zu verkennen, daß bei Vornahmen, mit welchen Berge- und Hülfslohn gewonnen wird, das Schiff des Verfrachters einem Risico ausgesetzt werde, andererseits treffe aller Einfluß, welcher daraus auf Verspätung der Reise entstehe, und Alles, was sich als Folge daraus ergeben könne, den Befrachter.

Hierzu ist zu bemerken, daß der Berge- oder Hülfslohn zwar auch als Prämie für ein von dem Berger oder Hülfeleistenden gelaufenes Risico, insbesondere bezüglich des Fahrzeuges dienen soll, in der Hauptsache aber doch bestimmt ist, eine Entschädigung für Aufwendung von Zeit und Mühe zu bilden.

Der thatsächlich dem Schiffe entstandene Schaden würde zu Lasten des Befrachters sein, wenn die Bergung und Hülfeleistung als auf seine Anordnung geschehen zurückzuführen wäre und sich dem Verfrachter gegenüber als vertragswidrig darstellen würde. Das würde nicht ausschließen, daß der Befrachter als solcher den Anspruch auf Berge- und Hülfslohn hätte, unter der Verpflichtung,

den Verfrachter für den dem Schiffe entstandenen Schaden schadlos zu halten.

Andererseits würde die Thatsache, daß der Verfrachter, wenn die Bergungs- und Hülfsthätigkeit als auf ihn zurückzuführen gelten müßte, den Befrachter schadlos halten müßte, keinen Grund abgeben, nun das Verhältniß umzukehren, und dem Befrachter den Berge- und Hülfslohn zuzusprechen, unter der Verpflichtung, den Verfrachter zu entschädigen.

Endlich erwägt das Urtheil: der Verfrachter sei für die bei der Bergung und Hülfeleistung verwendete Zeit schon durch die Frachtzahlung in der abgemachten festen Summe entschädigt; die weitere Spekulation, wie viel an Fracht zu verdienen sei, gehe nur den Befrachter an; andererseits sei der Befrachter derjenige, der die Kohlen für die Bergungs- und Hülfsthätigkeit liefere und zahle.

Man könnte hiergegen einwenden, ein Ausweg sei leicht dahin zu finden, daß während der Zeit, während welcher das Schiff dem Befrachter durch Bergungs- und Hülfsthätigkeit entzogen ist, die Zahlung der vereinbarten Miethe ruht, beziehentlich bei einer Vorauszahlung zu vergüten ist, somit neben einer etwaigen Verpflichtung zur Entschädigung der Verfrachter auf einen entsprechenden Theil seiner Forderung Verzicht zu leisten hat, daß sich die Spekulation des Befrachters von vornherein nur auf Frachtverdienst richten konnte, und daß endlich mit dem Ersatz des Mehrverbrauchs an Kohlen, zuzüglich des etwaigen Interesses des Befrachters an dem Nichtverbrauch, auch nach dieser Richtung von dem Befrachter genügender Ersatz geleistet würde.

Wenn das Gericht mit Rücksicht auf die verschiedenen Punkte, die für und wider die Entscheidung zu Gunsten des einen der Kontrahenten sprechen, die Entscheidung dahin fällt, es müsse eine Theilung erfolgen, so kann diese Entscheidung allerdings nicht für richtig erachtet werden, aber etwas Richtiges liegt ihr gleichwohl zu Grunde: der Gesichtspunkt, daß, wenn einem der Kontrahenten der Anspruch auf den von dem Schiff verdienten Berge- oder Hülfslohn zugebilligt wird, dieser verpflichtet ist, den anderen Kontrahenten zu entschädigen. Die Höhe der Entschädigung kann nach den Umständen eine sehr verschiedene sein, möglicher Weise darum nur ganz unbedeutend oder gleich null sein, weil ein Schaden überhaupt nicht entstanden ist.

Wir werden uns principiell für den einen oder den anderen der Kontrahenten entſcheiden müſſen und zwar zu Gunſten des Befrachters. Dabei erſcheint von Bedeutung der Umſtand, daß die geſchilderte Art des Frachtvertrages dem Befrachter eine ähnliche Stellung giebt, wie dem Ausrüſter. Der Betrieb der Schifffahrt erfolgt auf ſeine Rechnung; er iſt Leiter des ganzen Unternehmens, der Schiffer, wenn gleich er von dem Verfrachter angeſtellt und ebenſo wie die Mannſchaft von ihm für ſeine Dienſte bezahlt wird, erſcheint doch im Uebrigen, da er den Anordnungen des Befrachters Folge zu leiſten hat, als Angeſtellter deſſelben, auch dann, wenn der Befrachter nicht ohne Weiteres berechtigt iſt, ihn zu entlaſſen, weil er bezüglich der Navigirung des Schiffs dem Verfrachter verantwortlich iſt.

Der Stellung des Schiffers würde es keineswegs entſprechen, wenn er neben der pflichtſchuldigen Fürſorge dafür, daß er nach Ablauf des Frachtvertrages das Schiff in geeignetem Zuſtand dem Verfrachter wieder abliefert, nun auch noch in ſoweit das Intereſſe des Verfrachters in Kolliſion mit dem Intereſſe des Befrachters wahrnehmen wollte, daß er das Schiff zu anderen Unternehmungen verwendet, die für Rechnung des Verfrachters gehen.

Das Handelsgeſetzbuch enthält in Art. 56, 59 Beſtimmungen, nach denen, wenn ein Prokuriſt, oder Handlungsbevollmächtigter, oder Handlungsgehülfe, für eigene Rechnung, oder für Rechnung eines Dritten Handelsgeſchäfte ohne Einwilligung des Principals betreibt, dieſe Perſonen ſchadenerſatzpflichtig ſind und ſich gefallen laſſen müſſen, daß die für ihre Rechnung gemachten Geſchäfte als für Rechnung des Principals geſchloſſen angeſehen werden, und ähnlich ſteht in der offenen Handelsgeſellſchaft ein Geſellſchafter gegenüber den anderen, nur daß dieſe die Wahl zwiſchen Schadenerſatz und Eintritt in das von dem Geſellſchafter für eigene Rechnung geſchloſſene Geſchäft haben.

In analoger Weiſe würde der Schluß gerechtfertigt ſein, daß, wenn ein Schiffer für eigene Rechnung oder für Rechnung des Verfrachters eine Bergungs- und Hülfsthätigkeit ausübt, dem Befrachter das Recht zuſteht, neben etwaigen Schadenerſatz oder an Stelle deſſelben dieſe Thätigkeit als für ſeine Rechnung erfolgt anzuſehen; denn der den Beſtimmungen der Art. 56, 59, 96 zu Grunde liegende Gedanke, daß, wie die geſammte geſchäftliche

Thätigkeit auch der gesammte geschäftliche Erwerb Demjenigen, für dessen Rechnung die Dienste geleistet werden, zukommen müsse, findet auch hier seine Anwendung.

Das Resultat ist daher, daß der Befrachter, gleich dem eigentlichen Ausrüster, die dem Rheder als Eigenthümer des zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffes nach dem Art. 742 bezw. 751 zukommende Vergütung, den Berge- oder Hülfslohn, zu beanspruchen hat, wenn ihm das Recht, in der geschilderten Weise über das Schiff zu verfügen, eingeräumt ist.

---

§ 60. **Vertheilung zwischen Rheder und Schiffsbesatzung.**

Es ist erörtert, daß das Gesetz, sofern ein Schiff oder dessen Ladung von einem anderen Schiff geborgen oder gerettet wird, das Schiff selbst, beziehungsweise den Unternehmer desselben, als Denjenigen, für dessen Rechnung der Betrieb geht, für berechtigt erachtet, den Anspruch auf Berge- oder Hülfslohn geltend zu machen; daß der Schiffer, wenngleich das Gesetz ihm nicht ausdrücklich diese Befugniß einräumt, auch die Geltendmachung dieses Anspruchs auf Grund seiner gesetzlichen Vollmacht, beziehentlich deren gewohnheitsrechtlichen Erweiterung zu seinen Berufsgeschäften zu zählen hat.

Daraus, daß wir dem Rheder als solchem beziehungsweise dem Schiffer als seinem Vertreter das Recht zusprechen — bezüglich des Ausrüsters und des sogenannten Time Charterers darf auf das Vorhergehende verwiesen werden —, gelangen wir dazu, dem Schiffer selbst und der übrigen Besatzung nur einen Anspruch gegen den Rheder, nicht einen directen Anspruch gegen die Interessenten des geborgenen oder geretteten Schiffs und Ladung zu gewähren. Der Anspruch richtet sich auf Vertheilung des Berge- und Hülfslohns nach Maßgabe einer etwa zwischen dem Rheder und der Besatzung getroffenen Vereinbarung, oder, falls solche nicht getroffen ist, nach Maßgabe der vom Gesetz aufgestellten Vertheilungsgrundsätze.

Betrachten wir zunächst das eventuelle Vertheilungsobject, so sehen wir als solches bezeichnet den Berge- oder Hülfslohn.

Als solches erscheint Dasjenige, was

1. entweder von dem Rheder oder seinem Vertreter, Correspondentrheder oder Schiffer, als Vergütung für Bergung und Hülfeleistung mit dem Rheder des geborgenen oder geretteten Schiffs und den Ladungsinteressenten beziehungsweise den Vertretern dieser beiden Interessensphären vereinbart ist, oder
2. was die dem Strandamt übergeordnete Aufsichtsbehörde oder das Gericht als Berge- oder Hülfslohn festgesetzt haben.

Der Rheder hat es in seiner Hand, auf eine Vergütung für die von seinem Schiffe geleisteten Bergungs- und Hülfeleistungsdienste ganz zu verzichten, oder sich auf Erstattung der von ihm beziehungsweise seinem Vertreter für seine Rechnung gemachten Aufwendungen zu beschränken, oder mit einem den Umständen nach geringen Berge- oder Hülfslohn vorlieb zu nehmen.

Wenn Berge- oder Hülfslohn gefordert wird, so mag die Behörde oder das Gericht aus den Umständen des Falles entnehmen, daß keine eigentliche Seenoth vorgelegen hat, vielmehr nur sonstige, sich nicht als Bergung oder Hülfeleistung darstellende Dienste geleistet sind, und statt des geforderten Berge- oder Hülfslohns auf eine angemessene Vergütung dieser Dienste erkennen, z. B. auf einen außerordentlichen Schlepplohn.

An einer solchen Vergütung würden, wenigstens nach den subsidiären gesetzlichen Vorschriften, der Schiffer und die übrige Besatzung keinen Antheil beanspruchen können.

Ob sich der Rheder bei einer solchen Entscheidung beruhigen will, oder ob er den Bescheid der Aufsichtsbehörde durch Erhebung der Klage anfechten beziehentlich gegen ein gerichtliches Urtheil bis zur Erschöpfung aller Instanzen Rechtsmittel einlegen will, ist ausschließlich Sache des Rheders. Der Schiffer und die übrige Besatzung haben kein Recht, ihrerseits den indirect ihnen nachtheiligen Bescheid der Aufsichtsbehörde anzufechten; denn da ihnen nicht ein directer Anspruch gegen das geborgene oder gerettete Schiff und Ladung zusteht, sind sie nicht Partei im Sinne des die Klage gegen den Bescheid der Aufsichtsbehörde gewährenden § 39 der Strandungsordnung. Das einzige Recht, das ihnen zusteht, würde darin bestehen, in Gemäßheit § 63 ff. der Civilproceßordnung dem Rheder oder seinem Vertreter, der den Anspruch auf

Berge- oder Hülfslohn als Proceßpartei, je nach Lage der Sache als Kläger oder Beklagter, geltend macht, als Nebenintervenienten beizutreten; in dieser Eigenschaft würden sie auch Rechtsmittel einlegen können, doch sind sie durch die Bestimmung des § 64 der Civilproceßordnung insofern beschränkt, als ihre Erklärungen und Handlungen nicht mit Erklärungen und Handlungen der Hauptpartei, der sie nur zum Zwecke der Unterstützung, nicht um eigene, zunächst klaglose Ansprüche zu verwirklichen, beitreten können, in Widerspruch stehen dürfen. Hierauf beschränkt sich denn für Schiffer und die übrige Besatzung die Möglichkeit, eine auf ihren Betheiligungsanspruch günstig wirkende Entscheidung herbeizuführen.

Da der Rheder von Vergütungen, die sich als Berge- oder Hülfslohn darstellen, nach den subsidiären gesetzlichen Bestimmungen die Hälfte abtheilen muß, von sonstigen Vergütungen indeß nichts, so mag es im Vortheil des Rheders liegen, lieber eine geringere Vergütung, von der er nichts abzutheilen braucht, zu erhalten, als eine höhere Vergütung, die nur zur Hälfte schließlich ihm verbleibt.

Der unangefochten gebliebene Bescheid der Aufsichtsbehörde und das endgültige gerichtliche Urtheil müssen als definitiv das Verhältniß zwischen Rheder einerseits und dem Schiffer sowie der übrigen Besatzung andererseits bestimmend angesehen werden.

Nur für den Fall, den § 65 der Civilproceßordnung im Auge hat, daß der Rheder den Rechtsstreit mangelhaft geführt hat, und daß sie durch die Lage des Rechtsstreits zur Zeit ihres Beitritts verhindert sind, ihre Rechte in wirksamer Weise, wie § 65 näher bestimmt, geltend zu machen, läßt sich ein Recht des Schiffers und der übrigen Besatzung behaupten, dem Ergebniß des Rechtsstreits seine Wirkung gegenüber dem Schiffer und der übrigen Besatzung zu bestreiten.

Ist überhaupt kein Beitritt erfolgt, oder ist der Anspruch durch den Rheder oder seinen Vertreter auf außergerichtlichem Wege, beziehungsweise ohne Eingreifen der Aufsichtsbehörde geregelt, so wird man allerdings dem Schiffer, wie der übrigen Besatzung das Recht einräumen müssen, dem Rheder gegenüber zur Geltung zu bringen, daß nicht einfache Dienstleistung, sondern Bergung oder Hülfeleistung in Seenoth vorlag, daß daher die von dem Rheder erhaltene Vergütung in Wirklichkeit einen Berge- oder Hülfslohn

darstellt; bezüglich der Höhe des Betrages aber fehlt dem Schiffer und der übrigen Besatzung jedes Einspruchsrecht.

Gegenstand der Vertheilung ist der Berge- oder Hülfslohn als solcher.

Die Verhandlungen gehen davon aus, daß dem Rechte nach die aus einer Bergung oder Rettung entspringenden Vortheile ausschließlich dem Rheder zufallen; nur die Billigkeit spreche dafür, den Schiffer und die Mannschaft an solchem Gewinn Antheil nehmen zu lassen.

Dieser Gesichtspunkt zeigt, und in den Verhandlungen ist es auch direct ausgesprochen, daß man derzeit wenigstens noch die Bergung und Hülfeleistung als einen glücklichen Zufall nicht nur für das in Gefahr befindliche Schiff, sondern auch für das Schiff, das solches antrifft und ihm seine Dienste leistet, angesehen hat. Dabei hat indeß die Kommission nicht genügend berücksichtigt, daß sie durch Festsetzung von Maximalgrenzen einerseits, und durch die Bestimmung, daß der Berge- oder Hülfslohn die Vergütung für die zum Zwecke des Bergens und Rettens geschehenen Aufwendungen zugleich umfasse, andererseits, die Bergung und Hülfeleistung zu einem Geschäft gemacht hat, bei welchem je nach den Umständen für das bergende und helfende Schiff, beziehentlich dessen Rheder, die Aufwendungen größer sein können, als das, was nach Abzug eines den Aufwendungen entsprechenden Betrages vom Berge- oder Hülfslohn verbleibt, ja daß nicht einmal die Aufwendungen voll ersetzt zu werden brauchen. Es braucht also im Schlußresultat für den Rheder des bergenden oder rettenden Schiffs gar kein Gewinn vorhanden zu sein; jedenfalls läßt sich aber in Wirklichkeit von einem Gewinn nur in soweit reden, als über den Ersatz der Aufwendungen hinaus ein Berge- oder Hülfslohn erlangt wird.

Daher muß die Bestimmung des Art. 751, in sofern sie ohne Rücksicht darauf, was wirklich sich als Gewinn aus dem Bergungs- und Hülfeleistungs-Unternehmen darstellt, als principiell unrichtig bezeichnet werden.

Auf der anderen Seite sehen wir den Gesetzgeber freigebig einen Antheil gewähren, nicht nur denjenigen Personen, welche sich thatsächlich an der Bergung und Hülfeleistung betheiligt haben, sondern einer Reihe von Personen, die garnichts mit der Bergung und Hülfeleistung zu thun gehabt haben und lediglich von Glück

zu ſagen haben, daß ſie auf einem Schiffe Anſtellung gefunden haben, dem das Glück widerfährt, ein nothleidendes Schiff anzutreffen.

Das Geſetz ſpricht dem Schiffer einen Antheil zu. Dies rechtfertigt ſich eventuell aus der Erwägung, daß er die ganze Bergungs- und Hülfsthätigkeit, die das Schiff vornimmt, zu leiten hat, daß ihm deshalb auch ſeinem Rheder, wie auch dem Eigenthümer des nothleidenden Schiffs und deſſen Ladung gegenüber die Verantwortlichkeit obliegt. Gerechtfertigt würde es auch ſein, denjenigen Seeleuten, die ſich bei der Arbeit ausgezeichnet oder doch vermehrte Arbeit gehabt haben, eine beſondere Belohnung zukommen zu laſſen, ſofern nicht ſchon die mit der Bergung und Hülfeleiſtung verbundene Verzögerung der Reiſe eine Erhöhung der Heuer mit ſich bringt. Aber nachdem der Hauptheil der Bergungs- nnd Hülfeleiſtungsarbeiten, ſoweit ſie von Schiffen geleiſtet werden, den Dampfſchiffen zufällt, zu deren Beſatzung nicht nur die eigentlichen Seeleute, ſondern außerdem noch ein umfangreiches Perſonal gehört, kommt nach der geſetzlichen Beſtimmung ein Antheil am Berge- und Hülfslohn auch einer Anzahl von Perſonen zu, die garnicht Seeleute ſind: Ingenieure, Maſchiniſten, Heizer, Trimmer, Zahlmeiſter, Proviantmeiſter, Arzt, Koch.[1]) Es widerſpricht zweifellos dem Rechtsgefühl, allen dieſen Perſonen, ohne Rückſicht darauf, ob ſie an den Bergungs- oder Hülfeleiſtungsarbeiten theilgenommen haben, einen Antheil am Berge- oder Hülfelohn zu gewähren.

Man wende nicht ein, daß es ja der Rheder in der Hand hat, durch Vertrag mit dem Schiffer und den übrigen zur Schiffsbeſatzung gehörigen Perſonen, alſo in der Regel bei Abſchluß des Dienſtvertrages mit dem Schiffer und des Heuervertrages mit den übrigen Perſonen, eine andere ihm vortheilhaftere Art der Betheiligung zu bedingen, oder jede Betheiligung auszuſchließen.

Das Geſetz ſoll in ſeinen dispoſitiven, der Abänderung durch Parteibelieben unterworfenen Beſtimmungen ſolche Anordnungen treffen, die dem allgemeinen Rechtsgefühl und der Natur der Sache entſprechen, und den Parteien überlaſſen, abweichende Beſtimmungen, ſofern ſie die Grundlage des Vertragsverhältniſſes bilden ſollen, zu vereinbaren. Daß dies im vorliegenden Fall geſchehen iſt, kann nicht anerkannt werden.

---

[1]) H. G. Z. 1874 Nr. 254, S. 337.

Will der Rheder heute ficher gehen, fo muß er feinerfeits dafür forgen, daß in den abgefchloffenen Verträgen den Ausfchluß oder die Befchränkung der Betheiligung herbeiführende Beftimmungen aufgenommen werden.

Doch kehren wir zu der Vertheilung des Berge- oder Hülfslohns in dem Falle zurück, in dem keine anderweitige Feftfetzung der Vertheilung, oder der Ausfchluß derfelben durch Vertrag erfolgt ift.

Da das Gefetz von Berge- oder Hülfslohn fchlechthin fpricht, fo ift der Rheder nicht befugt, einen Unterfchied zu machen, zwifchen einem Brutto-Berge- oder Hülfslohn, der die Aufwendungen aller Art mit umfaßt, und einem Netto-Berge- oder Hülfslohn, der den etwa nach Abzug aller Aufwendungen verbleibenden Reingewinn darftellt; er hat vielmehr den Gefammtbetrag der Vertheilung zu Grunde zu legen.

Die einzige Frage, die dabei noch in Betracht kommen kann, ift die, ob er berechtigt ift, die Koften, welche er im Verfahren vor der Auffichtsbehörde oder vor den mit der Entfcheidung über die Höhe des Berge- und Hülfslohns befaßten Gerichten gehabt hat, in Abzug zu bringen, beziehentlich zu welchem Theil, und eventuell auch fonftige nicht zu den eigentlichen Proceßkoften zählende Koften, wie Depefchengebühren u. f. w.

Die principielle Frage ift zweifellos zu bejahen. Zwar führt der Rheder einen etwaigen Proceß über den Berge- und Hülfslohns-Anfpruch im eigenen Namen — bezüglich etwaiger Betheiligung der Befatzung an der Proceßführung darf auf die obigen Ausführungen verwiefen werden — die antheilsberechtigte Befatzung kann ihn nicht hindern, den Anfpruch in der ihm beliebenden Höhe geltend zu machen. [1])

Aber er hat keine weitergehende Verpflichtung, befondere Diligenz feinerfeits gegenüber den Antheilsberechtigten anzuwenden, dahin, daß er im Intereffe der Koftenerfparniß lieber auf Proceßführung oder Einlegung von Rechtsmitteln verzichtet, als fich der Gefahr ausfetzt, den ihm fchließlich zuzuerkennenden Berge- und Hülfslohn um einen Koftenbetrag zu vermindern, der ihm nicht erfetzt wird. Die Antheilsberechtigten find nicht Proceßpartei, außer im Falle ihrer Nebenintervention, fie laufen perfönlich keine Gefahr, zu den Proceßkoften antheilsweife beitragen zu müffen: darum entfpricht es auf der anderen Seite der Billigkeit, daß, ebenfo wie fie an

[1]) H. G. Z. 1874 Nr. 254, S. 337 und 1886 Nr. 118, S. 289.

einem durch erfolgreiche Proceßführung vermehrten Berge- oder Hülfslohn theilnehmen, sie auch für ihren Antheil sich eine entsprechende Kürzung gefallen lassen müssen, wenn eine minder erfolgreiche Proceßführung den Betrag des Berge- oder Hülfslohns verringert. Sie können um so weniger dem Rheder einen Vorwurf machen, als erfahrungsgemäß gerade in Bergungs- und Hülfslohnsfällen die Frage, welche Vergütung angemessen ist, von sämmtlichen in Betracht kommenden Personen, Aufsichtsbehörde und Richter verschiedener Instanzen eingeschlossen, vielfach sehr verschieden beurtheilt zu werden pflegt.

Wir sind daher der Meinung, daß der Rheder zwar aus der Proceßführung als solcher keinen Anspruch gegen die Antheilsberechtigten auf theilweise Erstattung der Kosten hat, wohl aber berechtigt ist, bei der Vertheilung zunächst alle durch die Führung solchen Processes einschließlich etwaiger vorbereitender Handlungen entstandenen Kosten, soweit er zu deren Zahlung verpflichtet ist, in Abzug zu bringen. Ob allerdings die Berechtigung soweit geht, daß auch etwaige Beträge, welche der Rheder dem proceßführenden Rechtsanwalt abweichend von den Bestimmungen der Gebührenordnung für Rechtsanwälte nach § 93 daselbst als Vergütung zugesichert hat, in Abzug gebracht werden können, dürfte sich danach entscheiden, ob der Rechtsanwalt durch den Vertragsabschluß die Grenzen der Mäßigung überschritten hat oder nicht; wo neben den gesetzlichen Gebühren des Rechtsanwalts noch ein besonderes Honorar in Rechnung gestellt ist, wird auch solches von dem Rheder bei Vertheilung in Abzug gebracht werden können, wenn und soweit es nach seinem, des Rheders, billigem Ermessen der Sachlage entspricht.

Die Frage, wie bei Verbindung mehrerer Ansprüche des Rheders in einem Proceß, von denen nur ein Theil einen Berge- oder Hülfslohn betrifft, zu bestimmen ist, welcher Antheil an den Kosten als durch die Verfolgung des Anspruchs auf Berge- oder Hülfslohn entstanden anzusehen ist, bietet für uns hier kein genügendes juristisches Interesse.

Die Vertheilung selbst soll sich, wenn durch Vertrag nicht ein Anderes bestimmt ist, in der Weise vollziehen, daß der Rheder die Hälfte erhält, der Schiffer ein Viertel, und die übrige Besatzung zusammen das verbleibende Viertel.

Die übrige Befatzung foll das auf fie entfallende Viertel theilen nach Verhältniß der Heuer, welche dem Einzelnen gebührt oder feinem Range nach gebühren würde; die letztere Beftimmung bezweckt, auch diejenigen Seeleute zu betheiligen, die eine Gage nicht beziehen, z. B. in dem Falle, daß diefelben auf Fracht, Gewinn-Antheil oder bei Hochfeefifcherei auf Antheilnahme an den Erträgniffen des Fifchfanges angenommen find.

Soweit der Schiffer in Vertretung des Rheders den Anfpruch auf Berge- und Hülfslohn geltend macht, wird er auch als befugt erfcheinen, die Vertheilung nach Vertrag oder Gefetz vorzunehmen.

Die Kommiffion hat diefen Vertheilungsmodus in Vorfchlag gebracht mit der Begründung, derfelbe ftehe mit dem Gebrauch mancher Seeplätze, und namentlich an der Oftfee, im Einklang. Durch die Aufnahme deffelben in das Gefetz würden zahlreiche Streitigkeiten abgefchnitten werden.

Indeß ift einmal kein Grund vorhanden, alle einzelnen Fälle, auch wenn fie verfchieden liegen, gleichmäßig zu behandeln, nur aus Furcht, daß fonft Proceffe entftehen könnten, fodann aber ift nicht einzufehen, warum bei einer Feftfetzung durch die Auffichtsbehörde oder das Gericht, bei welcher doch die Aufwendungen berückfichtigt und zu diefem Zwecke, wenn auch nicht mit mathematifcher Genauigkeit, veranfchlagt werden follen, nicht auch beftimmt werden könnte, welcher Antheil dem Schiffer beziehentlich dem Rheder als angemeffen von dem Gefammtbetrage zukommen foll.

Können wir die vom Gefetz beliebte Regelung nicht als eine angemeffene bezeichnen, fo bleibt die Frage zu beantworten nach einer angemeffenen Regelung.

Es treten hier zunächft zwei Fälle hervor, die eine befondere Regelung zu verdienen fcheinen.[1])

Der erfte Fall ift der Fall der Bergung und Hülfeleiftung durch ein eigens zum Zwecke, Rettungen auszuführen, ausgerüftetes, bemanntes und in See gefandtes Schiff. Hier handelt es fich um eine beftimmungsgemäße Thätigkeit fowohl des Schiffes als der Befatzung; es ift daher naturgemäß, daß es der Vereinbarung des

[1]) Vergl. Burchard, Bergung und Hülfeleiftung in Seenoth nach dem Recht der modernen Culturftaaten, Vortrag, abgedruckt im Jahrbuch der Internationalen Vereinigung für vergleichende Rechtswiffenfchaft und Volkswirthfchaftslehre, Bd. I S. 635—639.

Rheders mit der Besatzung unterliegt, wie viel dieser von den zu erwartenden Vergütungen zukommen soll, sofern sie nicht überhaupt, unter Ausschluß jeder Antheilsberechtigung, zu einer bestimmten Heuer angenommen ist.

Der zweite, dem ersten verwandte Fall ist der, wenn ein Schiff zwar nicht von vornherein für Bergungs- und Hülfeleistungsdienste besonders ausgerüstet oder bemannt ist, wohl aber in einem bestimmten Fall zu solchen Diensten verwendet werden soll. Auch da ist es angemessen, wenn die Besatzung, sofern sie die Wahl hat, auf die gestellten Bedingungen einzugehen oder nicht, durch Verträge bezüglich der Antheilsberechtigung beschränkt wird.

In den sonstigen Fällen, in denen sich die Bergung und Hülfeleistung als zufällige, mit dem Zweck der Reise in keinem Zusammenhang stehende Ereignisse darstellen, bedarf das Gesetz einer wesentlichen Aenderung: einmal nach der Richtung, daß dem Rheder unter allen Umständen zunächst voller Ersatz für die gesammten Aufwendungen wird. Zu solchen gehören: der Mehraufwand an Heizungsmaterial, an Verpflegung und Heuer der Besatzung, eventuell auch der Verpflegung der Passagiere, die Beschädigungen, die das Schiff selbst oder dessen Ausrüstung erlitten hat, der Nachtheil, den die Ladungsinteressenten durch die Verzögerung erleiden, und den der Rheder unter Haftung seiner fortune de mer zu ersetzen hat, der Nachtheil, der daraus entsteht, daß für die Versicherung des Schiffes ein Präjudiz erwachsen ist. Dieser Gesammtbetrag ist eventuell festzusetzen, entweder bereits in dem Urtheil, durch welches die Höhe des Berge- oder Hülfslohns bestimmt wird, oder in einem besonderen Verfahren, wenn es sich um die Vertheilung handelt.

Nur was verbleibt, wird alsdann als reiner Gewinn zur Vertheilung zu bringen sein. Solche Bestimmung würde nicht verfehlen, eine nützliche Wirkung zu üben, da sie zu der Vorsicht mahnen würde, sich auf Bergungen und Hülfeleistungen nicht einzulassen, von denen der Rheder voraussichtlich nur Nachtheil hat, oder doch ein wirklicher Gewinn wenig wahrscheinlich ist. Die gegenwärtige Bestimmung des Gesetzes verhindert den Schiffer nicht, auf die Gefahr hin, von dem Rheder seines Dienstes enthoben zu werden, eventuell zum Nachtheil des Rheders sich auf eine Bergung und Hülfeleistung zu seinem eigenen Vortheil einzulassen.

Andererseits soll die Betheiligung der Besatzung an einem wirklich erzielten Gewinn nicht abgeschnitten werden, wohl aber beschränkt werden auf den Schiffer und die eigentlichen Seeleute, welche außer ihrer dem Heuervertrage entsprechenden Schiffsarbeit durch die Bergung und Hülfeleistung vermehrte Arbeit haben, auch persönliche Gefahr laufen.

Diese Gewinnbetheiligung durch Vertrag auszuschließen, liegt nicht im Interesse von Handel und Schifffahrt, weil alsdann kein Interesse vorliegt, nothleidenden Schiffen, denen noch geholfen werden könnte, Hülfe zu bringen. Die wirthschaftliche Ueberlegenheit des Rheders kann leicht dahin führen, daß Schiffer und Mannschaft auf solche Gewinnbetheiligung verzichten; in einer Beschränkung der Vertragsfreiheit in dieser Richtung würden wir kein Unglück sehen. Die moderne Gesetzgebung hat ja in ähnlichen Fällen die Vertragsfreiheit schon mehrfach zu Gunsten der wirthschaftlich Schwachen beschränkt oder ganz aufgehoben.[1])

Welche Vertheilungsquoten bezüglich des Gewinns man auch gesetzlich vorschreiben will, immer werden sie mit Rücksicht auf die Mannigfaltigkeit der Umstände mehr oder weniger willkürlich sein; aber trotzdem empfiehlt sich, den Vertheilungsmodus gesetzlich festzulegen.

Werfen wir noch einen Blick auf die verschiedenen Gesetzgebungen, so finden wir zunächst, daß sich dem deutschen Handelsgesetzbuch das finländische Seegesetz vom 9. Juni 1873 in § 165 Abs. 2 und das portugiesische Handelsgesetzbuch von 1888 Art. 688 (Borchardt, Nachtrag I S. 188) angeschlossen haben, das letztere fast wörtlich, während das erstere eine entgegenstehende Vereinbarung nicht erwähnt.

Das niederländische Handelsgesetzbuch enthält keine entsprechende Bestimmung.

Die Seegesetze Schwedens, Dänemarks, Norwegens bestimmen in § 228, daß von dem Bergelohn (derselbe umfaßt auch den Hülfslohn) zunächst der dem Schiff und der Ladung des bergenden Schiffs zugefügte Schaden in Abzug gebracht wird. Das Verbleibende ist dann zwischen Rheder, Schiffer und der übrigen

---

[1]) „Es giebt keine größere Ungleichheit, als das Ungleiche gleich zu behandeln." Menger, Das bürgerl. Recht und die besitzlosen Volksklassen, Tübingen 1890, S. 20.

Schiffsbesatzung zu vertheilen, und zwar erhält bei einem Dampfschiff der Rheder zwei Drittel, der Schiffer ein Sechstel, während die übrige Besatzung sich nach Verhältniß der Heuer in das letzte Sechstel theilt; bei einem Segelschiffe der Rheder dagegen nur die Hälfte, und Schiffer und Besatzung je ein Viertel.

Damit das Interesse daran, in Noth befindliche Fahrzeuge zu bergen, nicht verringert wird, wird eine Abrede, daß der Bergelohn, der mit einem Fahrzeuge verdient werden kann, dem Befehlshaber oder der Besatzung nur zu einem geringeren Theil zufallen soll, für ungültig erklärt, außer wenn es sich um die oben hervorgehobenen zwei Fälle handelt.

Aehnlich bestimmt auch die Merchant Shipping Act 1894 Section 156, kein Seemann solle auf das Recht, in vorkommenden Fällen Salvage, Berge- oder Hülfslohn, zu erlangen, verzichten; jede dem zuwiderlaufende Vereinbarung ist nichtig, außer wenn es sich um Seeleute handelt, die zu einem Schiffe gehören, das nach den Bestimmungen des Heuervertrages zu dem Bergungsdienst verwendet werden soll.

Für die Vertheilung des Berge- oder Hülfslohns unter Rheder, Schiffer und die übrige Besatzung hat das englisch-amerikanische Recht keine festen Sätze: Wo das rettende Schiff keiner besonderen Gefahr ausgesetzt gewesen ist, neigt die Rechtsprechung dazu, die persönliche Thätigkeit der wirklich Hülfe leistenden Personen zu bevorzugen und dem Rheder nur einen geringen Theil zuzusprechen; anders dagegen, wenn die Maschinenkraft eines Dampfschiffs für das Gelingen der Rettung hauptsächlich ausschlaggebend gewesen ist.

Der italienische Codice per la marina mercantile in der Abänderung vom 24. Mai 1877 § 126 läßt an dem Bergelohn bei Gegenständen, die verlassen und verloren waren und von einem Schiffe gefunden wurden, auch der Besatzung einen Anspruch auf einen Theil zukommen; war die Besatzung am Gewinn der Reise betheiligt, ein Fall, der bei der Fischerei häufig vorkommt, so erhält sie auch an der Belohnung den Antheil im selben Verhältniß; war sie monatweise oder für die Reise angemustert, so fällt die eine Hälfte den Rhedern, die andere der Besatzung nach Verhältniß ihrer Heuer zu. Bei einer Anmusterung für die Reise findet, wenn durch die Rettung die Dauer der Reise verlängert ist, außerdem eine entsprechende Erhöhung der Heuer statt.

Anhang.

§ 61. Die Bestimmungen des französischen Rechts und die französische Rechtsprechung.

Das französische Recht enthält nur bezüglich eines bestimmten Falles Vorschriften in Livre IV Titre IX Article 27 der Ordonnance de la marine von 1681. Obwohl dieselben nicht in den Code de commerce aufgenommen sind, ist doch die Fortdauer ihrer Gültigkeit unbezweifelt.

Diese Vorschriften haben den folgenden Wortlaut:

Si toutefois les effets naufragés ont été trouvés en pleine mer ou tirés de son fond, la troisième partie en sera délivrée incessamment et sans frais, en espèces ou en deniers, à ceux qui les auront sauvés, et les deux autres tiers seront déposés pour être rendus aux propriétaires s'ils les réclament dans le temps cidessus (dans l'an et jour, Art. 26); après lequel ils seront partagés également entre nous et l'amiral; les frais de justice préalablement pris sur les deux tiers.

Uns interessirt hier nur der Abschnitt des Artikels, der von dem Recht der Berger redet.

Die Voraussetzungen der Anwendbarkeit des Artikels 27 sind dreifach:

1. die Gegenstände müssen gefunden sein,
2. auf offenem Meer,
3. sie müssen wirklich gerettet sein.

Schon Valin [1]) zählt zu den effets naufragés en pleine mer auch ein von seiner Besatzung verlassenes Schiff. Der Grund, das Schiff zu verlassen, mag nun darin gelegen haben, daß das Schiff gescheitert war, oder um einen drohenden Schiffbruch zu vermeiden, oder aus Furcht, von Piraten [2]) oder Feinden genommen zu werden. Demjenigen, der ein solches Schiff findet und rettet, gehört ein

---

[1]) Valin, Tome 2 S. 590.

[2]) Cour d'Aix 27. Juni 1817, Journal de Marseille 2. 1. 375. Bédarride, Bd. 1 Nr. 36 S. 47—50.

Dritttel, dergeſtalt, daß man ihm ein Drittel des Werthes ſowohl des Schiffes wie alles deſſen, was ſich darin befindet, zahlen muß.

Gehen wir auf die einzelnen Punkte näher ein, ſo finden wir zunächſt, daß, um den Anſpruch auf 1/3 zu begründen, die geborgenen Gegenſtände, alſo Schiff und Ladung, von der Beſatzung verlaſſen ſein müſſen. Es genügt nicht, daß das Schiff ſich wegen eingetretener Seeunfälle in einem hülfloſen Zuſtand befindet, Havre, 18. Februar 1865[1]) daß die Maſchine unbrauchbar, die Segelvorrichtung ungenügend, die Ladung bereits des ſchlechten Wetters wegen geworfen iſt, ſo lange nur noch die Beſatzung an Bord des Schiffes iſt und noch die Mittel hat, gegen Wind und Wellen zu kämpfen. Marseille, 19. Mai 1891 und Cour d'Aix, 28. Juni 1891.[2]) Ebenſo genügt nicht, um den Anſpruch auf ein Drittel für begründet zu erachten, daß das Schiff planlos umhertreibt, weil deſſen Capitain und ganze Mannſchaft am gelben Fieber erkrankt ſind, Marseille, 29. März 1848[3]), auch nicht, daß der Steuermann todt iſt, der Capitän im Sterben liegt, und die übrige Mannſchaft zum großen Theil krank iſt. Marseille, 7. April 1881 und Cour d'Aix, 26. Juli 1881.[4])

Dagegen iſt es als ausreichend angeſehen, wenn ein Schiff im ſchiffbrüchigen Zuſtand, dem Spiel von Wind und Wellen preisgegeben, auf dem Meer gefunden wird, wenn ſich zwar noch Menſchen auf demſelben befinden, aber dieſelben theils todt ſind, theils im Sterben liegen und außer Stande ſind, den geringſten Anſtrengungen ſich zu unterziehen oder einen Willen zu äußern. Havre, 21. Juli 1840, Cour de Rouen, 2. December 1840.[5])

Damit ein Schiff im Sinne des Art. 27 als verlaſſen angeſehen werden kann, genügt nicht die Thatſache der räumlichen Entfernung der Beſatzung von dem Schiffe. Vielmehr muß die Beſatzung aufgehört haben, es zu überwachen. Marseille, 3. Septbr. 1830.[6]) Es muß ein Abandon abſeiten der Beſatzung erfolgt ſein, ohne Hoffnung auf Rückkehr, sans esprit de retour. Die Hoffnung

---

1) Recueil de Havre 11. 1. 64.

2) Autran Bd. 7 S. 126.

3) Journal de Marseille 29. 1. 57.

4) Journal de Marseille 60. 1. 130 und 61. 1. 152.

5) Journal de Marseille 20. 2. 65; Recueil de Rouen 1840 p. 485; Dufour Bd. 1 Nr. 249 S. 361; Bédarride Bd. 1 Nr. 38 S. 60—61.

6) Journal de Marseille 11. 1. 265.

muß nach den Umständen begründet sein, wenn der Anspruch auf ein Drittel ausgeschlossen sein soll; ist sie begründet, und die Verwirklichung der Absicht nur dadurch vereitelt, daß inzwischen Berger das Schiff angetroffen und dessen Route verändert haben, so besteht kein Anspruch auf das Drittel. Marseille 29. Mai 1854, Cour d'Aix 3. Juli 1854[1]). Ebenso Cour impériale de Douai 20. Mai 1863[2]). Ist sie dagegen unbegründet, weil die Besatzung das Schiff zu überwachen aufgehört hatte, da es zu weit von der Küste entfernt war, um von dort aus beobachtet zu werden und Hülfe zu empfangen, so schließen auch sofort von dem Capitain gemachte Versuche, das Schiff aufzufinden und in Sicherheit zu bringen, den Anspruch der Berger, die es inzwischen angetroffen haben, auf ein Drittel nicht aus. Marseille 11. October 1867, Cour d'Aix 23. März 1868[3]).

Als abandonnirt kann ein Schiff nicht angesehen werden, obwohl es von der Besatzung verlassen ist, sofern es nicht mehr als vier Seemeilen von der Küste vor Anker gelegt ist. Havre 10. Mai 1869[4]).

Es ist weiter erforderlich, daß das Schiff und die Ladung von Dritten gefunden sind.

Dies schließt einmal aus, daß etwa die auf einem von der übrigen Besatzung verlassenen Schiffe zurückbleibenden einzelnen Seeleute, wenn ihrer Energie die Rettung des Schiffs zu verdanken ist, den Anspruch erheben können, Cour de Rennes 15. März 1875[5]), sowie andererseits, daß, wenn durch das Nothsignal eines an Bord verbliebenen Mannes der Besatzung das bergende Schiff herbeigerufen ist, die Berger den Anspruch erheben können, da unter „Finden" ein zufälliges Antreffen, par cas fortuit, verstanden wird. Cour de Rennes 22. Mai 1867.

---

[1]) Journal de Marseille 32. 1. 153, 34. 1. 110; Bédarride Bd. 1 Nr. 38 S. 51 bis 53.

[2]) Journal de Marseille 41. 2. 172 und Recueil de Havre 10. 2. 120.

[3]) Journal de Marseille 46. 1. 24; 47. 1. 7; Recueil de Havre 14. 2. 157; 15. 2. 240; Bédarride Bd. 1 Nr. 38 S. 57; Bulletin de Arrêts d'Aix 1868. 169; Dalloz S. 630 Nr. 6; Pritchard S. 1904 Nr. 1235.

[4]) Recueil de Havre 14. 1. 122.

[5]) Journal de Marseille 54. 2. 21.

[6]) Recueil de Havre 14. 2. 52; Dalloz S. 630 Nr. 1. 2; Bédarride Bd. 1 Nr. 38 S. 58—60.

Nur dann ist, bei Vorliegen der übrigen Voraussetzungen die Möglichkeit des Erwerbs eines Anspruchs auf ein Drittel gegeben, wenn sich das Schiff en pleine mer befand. Dementsprechend hat der Berger keinen Anspruch auf ein Drittel, wenn es sich um die Bergung eines an der Küste oder Angesichts derselben gescheiterten Schiffs handelt. Cour d'Aix 26. Juli 1866[1]). Ebenso Bordeaux 7. März 1865[2]).

Der Ausdruck en pleine mer ist in dem genauen Sinne des Worts zu nehmen, so daß der Fall, in dem ein Schiff in der Nähe der Küste gefunden wird, ausgeschlossen ist, Marseille 3. Juli 1857[3]), während nach einer Entscheidung des Tribunal de Bordeaux 16. März 1847[4]) es genügt, daß Schiff und Ladung in solcher Entfernung vom Lande gefunden sind, daß sie dem Spiel der Winde und der Wellen preisgegeben waren.

Um einen ausschließlichen Anspruch auf das Drittel zu erwerben, genügt es nicht, daß derjenige, der das Schiff zuerst wahrgenommen hat, sich ihm genähert und es eine bestimmte Strecke geschleppt hat, sondern er muß auch allein Schiff und Ladung an einen sicheren Platz gebracht haben. Sieht er sich dagegen genöthigt, die Hülfe Anderer in Anspruch zu nehmen, um das Schiff ans Land zu schleppen, so muß das Drittel unter die verschiedenen Berger vertheilt werden, doch so, daß allemal dem Ersten der größere Theil zukommt. Havre 21. Juli 1840, Cour de Rouen 2. December 1840[5]).

Verzichtet der Dritte, der von dem ursprünglichen Berger zur Hülfe angenommen ist, um das Schiff nach seinem schließlichen Ankerplatz zu bringen, darauf, als Mitberger berücksichtigt zu werden, so kommt dieser Verzicht dem ursprünglichen Berger, der nunmehr das Drittel ungetheilt erhält, nicht dem Eigenthümer der geretteten Gegenstände zu Gute. Nantes 23. August 1882, Cour de Rennes 17. April 1883, Cour de cassation 6. Mai 1884[6]).

---

[1]) Journal de Marseille 47. 1. 104; Dalloz S. 630; Recueil de Havre 14. 2. 29; Bédarride Bd. 1 Nr. 38 S. 54.

[2]) Recueil de Havre 11. 2. 142.

[3]) Journal de Marseille 35. 1. 195.

[4]) Dalloz S. 630.

[5]) Journal de Marseille 20. 2. 65; Dufour Bd. 1 Nr. 251 S. 362 Note 1.

[6]) Journal de Marseille 62. 2. 102. 150; 63. 2. 142; Autran Bd. 1 S. 349.

Ebenſo findet eine Theilung des Drittels ſtatt, wenn die urſprünglichen Berger ſich wegen unzureichender Kräfte oder wegen Zerreißens der Schlepptroſſe außer Stande ſehen, das bereits von ihnen beſetzte Schiff in Sicherheit zu bringen, und ſie nunmehr die Ausführung der Bergung der Beſatzung eines hinzugekommenen Schiffs überlaſſen müſſen. Die Theilung erfolgt nach Verhältniß des Antheils, den die Einzelnen an der Entdeckung und Sicherung des verlaſſenen Schiffs gehabt haben. Cour de Rouen 18. März 1852[1]). Geſchieht die Bergung durch verſchiedene Berger gemeinſchaftlich, ſo findet eine Theilung des Drittels ſtatt nach Verhältniß der von jedem von ihnen gelaufenen Gefahren und des Antheils, den ſie an der Bergungsthätigkeit gehabt haben. Cour de Douai 22. November 1839[2]). Ebenſo Havre 18. Juli 1865[3]).

Die Beſatzung des bergenden Schiffs hat ein Recht auf Antheil an dem für Bergung in Art. 27 feſtgeſetzten Drittel, und zwar nicht nur dann, wenn ſie auf Antheil am Gewinn, ſondern auch dann, wenn ſie auf Monate geheuert iſt. Und zwar ſollen in analoger Anwendung des von der Vertheilung der Priſen handelnden Art. 33 Livre III Titre IX der Ordonnance: „S'il n'y a aucun contrat de société, les deux tiers appartiendront à ceux qui auront fourni le vaisseau, avec les munitions et victuailles, et l'autre aux officiers, matelots et soldats“ zwei Drittel dem Rheder, ein Drittel der Schiffsbeſatzung des rettenden Schiffs zukommen. Saint Malo 27. Januar 1858, Cour de Rennes 11. Mai 1858[4]). Die Entſcheidung ſtützt ſich auf die Autorität Valin's. Bei einer Heuer „à part“ fällt dagegen die Prime de sauvetage in die am Ende der Reiſe zu vertheilende Gewinnmaſſe hinein.

Der Begriff „effets naufragés trouvés en pleine mer“ umfaßt Schiff und Ladung. Der Berger eines Schiffs hat einen Anſpruch auf ein Drittel des Werths des Schiffs, unabhängig von ſeinem Recht auf ein Drittel des Werths der Ladung. Nantes 23. Auguſt 1882, Cour de Rennes 17. April 1883, Cour de cassation 6. Mai 1884[5]).

Er wird zu einem Drittel Miteigenthümer des geretteten Schiffs

---

[1]) Journal de Marseille 31. 2. 24.

[2]) Journal de Marseille 20. 2. 12.

[3]) Recueil de Havre 11. 1. 174.

[4]) Journal de Marseille 36. 2. 105; Recueil de Havre 4. 2. 42, 5. 2. 83.

[5]) Journal de Marseille 62 2. 102. 150, 63 2. 142; Autran Bd. 1 S. 349.

und der Ladung. Cour de Rouen, 4. Juli 1871.[1]) Er kann daher nach ſeiner Wahl auch Theilung in natura, oder Verkauf, wenn Theilung unausführbar iſt, verlangen.[2])

Der Anſpruch auf ein Drittel ſchließt alle Aufwendungen ein, die die Berger bis zum Zeitpunkt, in welchem das Schiff in Sicherheit gebracht iſt, gehabt haben. Die weiter entſtehenden Koſten, welcher Art ſie auch ſein mögen, ſind zu Laſten der Eigenthümer der verbleibenden zwei Drittel.[3]) Doch haben die Berger das Recht, an Stelle des Drittels den Erſatz der ihnen entſtandenen Koſten zu beanſpruchen. Die geſetzliche Zubilligung eines Drittels erſcheint als ein Beneficium, auf welches die Berger unbeſchadet ihres Rechts auf Erſtattung der Koſten verzichten können.[4])

Zu erwähnen iſt hier noch, einmal daß für die Bergung von auf dem Meeresgrunde liegenden Gegenſtänden, wenn ſie auf der Oberfläche des Waſſers keine dauernde Spur hinterlaſſen und eine Gefahr für die Schiffahrt bilden, beſondere Grundſätze gelten. Wird nach vergeblicher Aufforderung an die Eigenthümer, ſich über ihre Abſicht, die Gegenſtände zu bergen zu erklären, beziehentlich nach vergeblichem Ablauf der für die Ausführung beſtimmten 6 monatlichen Friſt die Bergung von Dritten vorgenommen, ſo erhalten dieſe acht Zehntel des Geborgenen, während die verbleibenden zwei Zehntel gegenwärtig an die Invalidenkaſſe fallen.[5])

Ferner, wenn es ſich um Bergung feindlichen Eigenthums auf hohem Meere handelt, erhält der Berger ſtatt des im Art. 27 cit. beſtimmten einen Drittels zwei Drittel, während das verbleibende Drittel nach Abzug der Koſten in die Kaſſe der Marine-Invaliden gelangt.[6])

Bezüglich derjenigen Fälle, in denen ein von ſeiner Beſatzung verlaſſenes, nicht franzöſiſches Schiff von einer franzöſiſchen Be-

[1]) Recueil du Havre 17. 2. 166. Dalloz, S. 630.

[2]) Bédarride, Bd. 1 Nr. 40 S. 64. Desjardins, Bd. 4 Nr. 1006 S. 277.

[3]) Dufour, Bd. 1 Nr. 246 S. 356 Nr. 248 S. 358.

[4]) Bédarride, Bd. 1 Nr. 39 S. 64, in Uebereinſtimmung mit Valin, S. 636. Dufour, Bd. 1 Nr. 252 S. 363.

[5]) Königliche Declaration vom 15. Juni 1735. Dufour, Bd. 1 S. 356 Nr. 247. Pelletier, Bd. 2 S. 577, Sauvetage Nr. 4.

[6]) Geſetz vom 26. Nivôse an VI Art. 1. Dufour, Bd. 1 S. 357 Nr. 248. Pelletier, Bd. 2 S. 577, Sauvetage Nr. 6.

satzung geborgen wird, wird französisches Recht für anwendbar erklärt, auch dann, wenn das geborgene Schiff in einem fremden Hafen in Sicherheit gebracht ist; es sei denn, daß dasselbe durch einen Act der fremden Souveränität berührt sei. Nantes, 23. August 1882. Cour de Rennes, 17. April 1883. Cour de cassation, 6. Mai 1884.[1])

Autran bemerkt dazu: Daraus, daß ein geborgenes Schiff vorübergehend auf einer fremden Rhede vor Anker gelegt wird, folgt noch nicht die Unterwerfung des Vergütungsanspruchs unter dies fremde Gesetz. Das rettende Schiff sei als Theil des Gebiets seines Heimathsstaats zu betrachten, das gerettete Schiff werde in gewisser Weise eine Dépendance, ein Accessorium des rettenden Schiffs, sodass der Quasi-Contract zwischen dem Rettenden und dem Geretteten nicht im Gebiet des fremden Hafens, sondern in dem des Heimathsstaats abgeschlossen ist.

Die Bestimmungen des Art. 27 finden Anwendung auch in den Gebieten von Tunis und Algier. Tribunal civil de Tunis, 2. Novbr. 1888[2]), und Cour d'appel d'Alger, 22. Novbr. 1890.

Neben dem im Vorhergehenden eingehend erörterten Art. 27 kommt nun auch der Art. 24 ebenda zur Anwendung:

> „Les vaisseaux échoués et les marchandises et autres effets provenant des bris et naufrages, trouvés en mer ou sur les grèves, pourront être réclamés dans l'an et jour de la publication qui en aura été faite, et ils seront rendus aux propriétaires ou à leurs commissionnaires, en payant les frais faits pour les sauver.“

Wenn das Gesetz ausspricht, die geretteten Gegenstände sollten den Eigenthümern zurückgegeben werden: en payant les frais pour les sauver, so ist dem Wortlaut nach die Vergütung beschränkt auf die thatsächlich entstandenen Kosten.

Indessen hat diese Bestimmung besonders bei Anwendung auf Hülfeleistungen auf hoher See, für deren Werthschätzung der Art. 27 nicht maßgebend war, eine zwar dem stricten Wortlaut des Gesetzes entgegenstehende, aber dem Bedürfniß gerecht werdende erweiternde Auslegung gefunden.

---

[1]) Journal de Marseille 62. 2. 102. 150, 63. 2. 142. Autran, Bd. 1 S. 349.

[2]) Autran, Bd. 4 S. 479 u. Bd. 6 S. 538.

Nur ausnahmsweife wird an dem ftricten Wortlaut festgehalten; z. B. in einem Falle, indem einem en détresse, in Noth befindlichen Schiffe durch Schleppen Hülfe geleiftet wurde, wurde vom Trib. de com. de Caen, 5. Februar 1859 [1]) nach Art. 24 cit. nur die Bezahlung der entftandenen Koften zugesprochen.

Je mehr Aehnlichkeit der Fall der geleifteten Bergungs- oder Hülfsthätigkeit mit dem durch Art. 27 geregelten Fall hat, defto geneigter zeigen sich die Gerichte, den Umftänden Rechnung zu tragen und eine höhere Vergütung zuzufprechen. [2]) So in den Fällen, in denen das Schiff zwar en pleine mer von der Besatzung verlaffen ift, aber mit espoir de retour, ferner in denen ein Schiff nahe bei der Küfte verlaffen angetroffen und durch Berger vor gänzlichem Verluft gerettet ift, ferner in denen die Mannfchaft wegen Erkrankung oder durch Verluft wichtiger Schiffsoffiziere zur Navigirung außer Stande war.

In den älteren Entfcheidungen wird betont, daß die Vergütung zu den geleifteten Dienften im Verhältniß ftehen müffe. Marseille, 3. September 1830. [3]) Ebenso Cour imp. de Douai, 20. Mai 1863. [4]) Hierbei fei das Intereffe des Handels, zu folchen Hülfeleiftungen unter Schiffen zu ermuthigen, zu berückfichtigen. Marseille, 21. September 1844. [5])

Die franzöfifche Praxis entfcheidet zwischen der einfachen Hülfe, — simple assistance — und der eigentlichen Hülfeleistung in Seenoth gegenüber einem navire en détresse — véritable sauvetage. Zu der erfteren zählen gewöhnliche Schleppdienfte auch dann, wenn ein bei ruhigem Wetter aufgelaufenes Schiff, das zwar ohne Hülfe nicht abkommen kann, aber fich nicht in

---

[1]) Recueil du Havre 5. 2. 48.

[2]) Die fchon citirten Entfcheidungen Marseille, 29. Mai 1854, Cour d'Aix, 3. Juli 1854, Marseille, 29. März 1848, Marseille, 7. April 1881, Cour d'Aix, 26 Juli 1881, Cour impériale de Douai, 20. Mai 1863, Cour de Rennes, 15. März 1875, Marseille, 29. März 1848, Journal de Marseille, 29. 1. 57, Marseille, 3. Juli 1857, Journal de Marseille, 35. 1. 195, Recueil du Havre, 3. 2. 217, Havre, 9. Februar 1857, Recueil du Havre, 3. 1. 23.

[3]) Journal de Marseille, 11. 1. 265.

[4]) Journal de Marseille, 42. 2. 172. Recueil du Havre, 10. 2. 120.

[5]) Journal de Marseille, 24. 1. 15.

Gefahr befindet, von einem anderen abgeschleppt wird. Marseille, 26. Januar 1855 [1]), Havre, 28. Juli 1866 [2]), Marseille, 17. Juli 1891. [3])

Es wird in diesen Fällen nur eine den geleisteten Diensten und den Schwierigkeiten der Operationen entsprechende Vergütung, indeß ohne Berücksichtigung des Werths von Schiff und Ladung zugebilligt.

Zu den eigentlichen Hülfeleistungen in Seenoth zählen solche Dienste, in denen für das Schiff, welches Hülfe empfing, eine wirkliche Gefahr bestand. Es wird bei der Festsetzung der Vergütung auf die geleisteten Dienste, die aufgewendete Mühe, die Verzögerungen, die gelaufenen Gefahren, die Gefahr des geretteten Schiffs Rücksicht genommen, auf den Werth des Schiffs dann, wenn dieses sich in Gefahr befunden hat. [4]) Außer der Vergütung werden auch die Auslagen der Berger oder Helfer ersetzt; auf Ersatz für den Verlust eines Boots, welcher gelegentlich der Bergung durch ein drittes Schiff herbeigeführt war, besteht kein Anspruch. Havre, 30. Mai 1863. [5]) Doch hat die Cour de Rouen 4. Juli 1871 [6]) bei außerordentlicher und gefährlicher Schleppthätigkeit zu Gunsten eines in Gefahr befindlichen Schiffs, die mit außerordentlichen Anstrengungen verbunden war, auch den Anspruch auf Vergütung der erlittenen Beschädigung anerkannt.

Die Grundsätze für die Ausmessung der Vergütung gehen dahin: Die Vergütung für die einem nothleidendem Schiff geleistete Hülfe soll reichlich und lohnend sein, unter Berücksichtigung der von dem geretteten Schiff gelaufenen Gefahren und der von dem Helfer entfalteten Anstrengungen und des in Gefahr befindlichen

---

[1]) Journal de Marseille, 33. 1. 41.

[2]) Recueil du Havre, 12. 1. 246.

[3]) Autran, Bd. 10 S. 87.

[4]) Marseille, 29. Mai 1854, Cour d'Aix, 3. Juli 1854, Journal de Marseille, 32. 1. 153. — 34. 1. 110, Havre, 30. Mai 1863, Recueil du Havre, 9. 1. 212, Bordeaux, 7. März 1865, Recueil du Havre, 11. 2. 142, Havre, 18. Februar 1865, Recueil du Havre, 11. 1. 64, Havre, 15. Juni 1868, Recueil du Havre, 14. 1. 121, Rennes, 14. Januar 1884, Autran, Bd. 1 S. 157, Dunkerque, 27. Juli 1886, Autran, Bd. 2 S. 294, Dunkerque, 24. December 1889, Autran, Bd. 6 S. 274, Dunkerque, 9. Februar 1891, Autran, Bd. 7 S. 542, Marseille, 13. Novbr. 1893, Autran, Bd. 9 S. 748, Marseille, 19. Mai 1891, Cour d'Aix, 28. Juli 1891, Journal de Marseille, 70. 1. 216, Autran, Bd. 7, S. 126.

[5]) Recueil du Havre 9. 1. 212.

[6]) Recueil du Havre 17. 2. 166. Dalloz, S. 630 Nr. 4.

Werthes. Sie bedarf befonders der Erweiterung, wenn auf Anfuchen des Affiltirten und in feinem ausfchließlichen Intereffe der Helfer eingewilligt hat, ftatt feine eigene Reife fortzufetzen, wieder umzukehren und das gerettete Schiff nach deffen Wahl in den Hafen zu bringen. Havre, 9. Juli 1889.[1])

Die Rechtfprechung der Gerichte foll zwar reichlich alle Umftände im Intereffe der Menfchlichkeit und im wohlverftandenen Intereffe des den Gefahren des Meers ausgefetzten Eigenthums berückfichtigen, um auf diefe Weife zur Hülfeleiftung auf dem Meere anzufpornen; fie darf indeß nicht in eine offenbare Uebertreibung fallen und hat die Pflicht, übertriebene Anfprüche in den richtigen Grenzen zu halten. Marseille, 19. Mai 1891, Cour d'Aix, 28. Juni 1891.[2])

Bezüglich der Frage, unter welchen Vorausfetzungen ein während der Gefahr gefchloffener Vertrag nach franzöfifchem Recht anfechtbar ift, wird auf die Ausführungen im § 34, Seite 173—175 verwiefen.

---

§ 62. Das Internationale Privatrecht in feinen Beziehungen zur Bergung und Hülfeleistung in Seenoth.[3])

Die bisherigen Erörterungen haben im Wefentlichen eine Darftellung des in Deutfchland geltenden Rechts zu geben verfucht. Vergleichsweife ift auch ausländifches Recht näher dargelegt und auf die zwifchen dem deutfchen und dem ausländifchen Recht beftehenden Unterfchiede näher eingegangen. Dagegen ift bisher nicht weiter unterfucht worden, in welchen Fällen deutfches, in welchen ausländifches Recht zur Anwendung zu bringen ift.

Und doch liegt die Frage gerade bei dem hier erörterten Gegenftande befonders fchwierig. Sie hier eingehend zu unterfuchen und auch nur infoweit zu löfen, als es fich darum handelt,

---

[1]) Autran, Bd. 5 S. 360.

[2]) Autran, Bd. 7 S. 126.

[3]) Vergl. Burchard, Vortrag im Jahrbuch der Internationalen Vereinigung für vergleichende Rechtswiffenfchaft und Volkswirthfchaftslehre, Bd. 1, S. 639—642. L. von Bar, Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts, 2. Aufl., Bd. 2, S. 215—219 und die von ihm angeführte Litteratur.

welches Recht im Einzelfall die deutſche Aufſichtsbehörde beziehentlich die deutſchen Gerichte anzuwenden haben, muß einer weiteren Arbeit vorbehalten bleiben. Hier möge nur darauf hingewieſen werden, in welche Einzelfragen ſich die eine Frage nach der Rechtsanwendung auflöſt.

Wir folgen dabei der Artikelfolge des Buch V Titel 9 des deutſchen H. G. B.

Art. 742 unterſcheidet zwiſchen Bergung und Hülfeleiſtung in Seenoth. Andere Geſetzgebungen kennen einen derartigen Unterſchied nicht, ziehen daher auch nicht die weiteren Folgerungen, die das deutſche H. G. B. gezogen hat. Wie hat ſich der deutſche Richter zu ſtellen, wenn es ſich um die Frage handelt, ob im Einzelfalle Bergung oder Hülfeleiſtung in Seenoth vorliegt?

Einzelne Geſetzgebungen erkennen einen Lohnanſpruch, im Gegenſatz zum Erſatz der Aufwendungen nur an, wenn beſondere Umſtände vorliegen. (Der italieniſche Codice per la marina mercantile Art. 121 giebt ſolche Belohnung nur bei Gefährdung des helfenden Schiffs oder der Perſonen deſſelben.) Hat der deutſche Richter dem Rheder oder der Beſatzung eines italieniſchen Schiffs eine Belohnung zuzubilligen, die das nationale Geſetz denſelben verſagt?

Das deutſche Recht ſchließt die Schiffsbeſatzung ein für alle Mal vom Berge- oder Hülfslohn aus. Iſt die Schiffsbeſatzung eines ausländiſchen Schiffs vom deutſchen Richter auch dann mit einem etwaigen Anſpruch abzuweiſen, wenn nach ihrem nationalen Recht ihr ein ſolcher Anſpruch zuſtehen würde? (Vergl. §§ 7 und 8 dieſer Arbeit.) Sind ferner die deutſchen Rechtsanſchauungen darüber, wer als „Dritter" Berge- oder Hülfslohn beanſpruchen kann, maßgebend oder die etwa entgegenſtehenden ausländiſchen Rechtsanſchauungen und Geſetze, z. B. betreffend Lootſen und Paſſagiere, Mannſchaft der Kriegsſchiffe?

Beſonders ſchwierig iſt die Frage, welches Recht bezüglich des über die Höhe des Berge- oder Hülfslohns geſchloſſenen Vertrages anzuwenden iſt. Sie erledigt ſich nicht einfach durch die Entſcheidung, ob das Recht des bergenden oder helfenden Schiffs oder das Recht des geborgenen oder geretteten Schiffs anzuwenden iſt; es kann vielmehr in Frage kommen, ob, wenn in beſtimmten

Territorialgewäſſern eine Bergung oder Hülfeleiſtung ſich vollzieht, dies Territorialrecht entſcheidend iſt, oder das Recht, dem das eine oder andere Schiff unterworfen iſt; die Sache wird noch komplizirter, wenn mehrere Schiffe verſchiedener Nationalität ſich an einer Bergung oder Hülfeleiſtung betheiligt haben, wenn die Hülfeleiſtung auf offenem Meer ihren Anfang genommen und ihr Ende erreicht hat, ohne daß ein beſtimmtes Rechtsgebiet überhaupt berührt worden iſt. Es kommt ferner in Betracht, daß die verſchiedenen Geſetzgebungen die Befugniſſe des Schiffers zum Abſchluß von Verträgen, aus denen Rheder und Ladungsintereſſenten verpflichtet werden, verſchieden regeln. Soll hier in allen Fällen das Recht der Flagge des nothleidenden Schiffs ſowohl für dieſes als auch für die Ladungsintereſſenten entſcheidend ſein? Sehr verſchieden ſind auch die Auffaſſungen der verſchiedenen Rechte darüber, unter welchen Umſtänden ein während der Gefahr geſchloſſener Vertrag anfechtbar iſt.

Gehen wir über zu der Beſtimmung des Art. 744, ſo haben wir zu fragen: Hat ſich der deutſche Richter um die abſoluten Beſtimmungen der ausländiſchen Rechte zu kümmern, z. B. wenn es ſich um einen Fall handelt, auf den die im § 61 erörterte Beſtimmung des citirten Art. 27 der Ordonnance von 1681 zutreffen würde, ſei es nun, daß die Berger franzöſiſcher Nationalität ſind, oder das geborgene Schiff unter franzöſiſcher Flagge führe?

Darf ferner der deutſche Richter von der Beſtimmung des Art. 745 Abſtand nehmen, wenn es ſich handelt um die nach ausländiſchem Recht zuläſſige Feſtſetzung der Aufwendungen und des eigentlichen Berge- oder Hülfslohns? Hat der deutſche Richter ſtets die in Art. 746 aufgezählten Momente zu berückſichtigen, auch dann, wenn nach ausländiſchem Recht das eine oder andere derſelben unberückſichtigt zu bleiben hat? Iſt er ferner an die in Art. 748 und 749 gezogenen Maximalgrenzen gebunden, wenn das ausländiſche Recht dieſelben überhaupt nicht kennt, oder die richterliche Feſtſetzung noch mehr einſchränkt?

Sind die in Art. 750 und 751 getroffenen Beſtimmungen für den deutſchen Richter bindend, wenn das ausländiſche Recht andere Beſtimmungen enthält, hat er insbeſondere, wenn es ſich um einen nach engliſchem Recht unabhängig von der Rettung von Sachgütern zuläſſigen Life-Salvage-Anſpruch handelt, ſolchen Anſpruch,

wenn gegen ein englifches Schiff erhoben, zu berückfichtigen? Hat er einen im Heuer-Vertrag enthaltenen Verzicht auf Theilnahme am Berge- oder Hülfslohn zu beachten, wenn die Ungültigkeit folchen Verzichts nach dem ausländifchen Recht dargethan wird? Hat er endlich bei von einem ausländifchen Schiff unternommener Bergung oder Hülfeleiftung die Vertheilung unter Rheder, Schiffer und übriger Befatzung nach den Grundfätzen des deutfchen oder des ausländifchen Rechts auszuführen?

Nach welchem Recht ift die Verwirkung des Anfpruchs, die Art. 752 ausfpricht, zu behandeln? Ift insbefondere auf etwaige noch ftrengere Vorfchriften ausländifcher Rechte Rückficht zu nehmen, wenn die Berger oder Helfer diefen unterftehen? Befondere Schwierigkeiten können auch entftehen, wenn es fich um die in den Art. 753—755 geregelte Geltendmachung der Anfprüche, die Erftreckung des Pfand- und Zurückbehaltungsrechts, die befchränkte perfönliche Haftung handelt. Nach welchem Recht foll es fich z. B. entfcheiden, ob der Anfpruch des Bergers oder Helfers nur das gerettete Schiff oder auch die Ladung ergreift, ob eine perfönliche Verpflichtung zur Entrichtung von Berge- oder Hülfslohn begründet wird?

Zum Schluß fei hier noch erwähnt, daß auch die Beftimmungen der §§ 36 ff. der Strandungs-Ordnung daraufhin zu prüfen wären, in welchen Fällen der Rechtsweg erft befchritten werden darf nach vorgängiger Anrufung des Strandamts beziehentlich der Auffichtsbehörde.

Man kann, will man die Einzelfragen richtig beantworten, von fehr verfchiedenen Gefichtspunkten ausgehen. Bei der Frage, ob eine Bergung oder Hülfeleiftung nach deutfchem oder ausländifchem Recht von deutfchen Richtern zu beurtheilen ift, kann man unterfcheiden, ob folche Thätigkeit fich von Beginn bis zum Schluß innerhalb des Herrfchaftsgebiets des deutfchen Rechts, in Territorialgewäffern abgefpielt hat, und in diefem Falle dann ausfchließlich deutfches Recht als Territorialrecht anwenden. Sollte dagegen die ganze Thätigkeit fich innerhalb eines fremden Territorialhoheitsgebiets abfpielen, fo würde konfequenter Weife das bezügliche fremde Recht zur Anwendung zu bringen fein. Wie dagegen foll entfchieden werden, wenn die Thätigkeit theils in

einem keiner Territorialhoheit unterſtehenden Gebiet, theils innerhalb eines ſolchen Territorialgewäſſers vorgenommen iſt; oder wenn ſie ausſchließlich auf offenem Meere ſtattgefunden hat? Und wenn ein Vertrag über Vornahme beziehentlich Annahme von Bergungs- und Hülfeleiſtungsdienſten geſchloſſen iſt, ſei es, daß die Höhe der zu leiſtenden Vergütung im Vertrag feſtgeſetzt iſt, ſei es, daß dies nicht geſchehen, ſoll man da den Ort des Vertragsabſchluſſes, den Ort, an dem die Arbeit in Angriff zu nehmen war, oder den Ort, an dem ſie ihr Ende erreichte, entſcheiden laſſen? Welchen Einfluß hat es, wenn die Perſonen der Berger oder Helfer gleiche Nationalität haben mit derjenigen Perſon, welche in Vertretung des ſeenothleidenden Schiffs oder der Ladung einen Vertrag ſchließt; kann man in ſolchem Falle annehmen, daß nicht das entſprechende Territorialrecht, ſondern das nationale Recht der Betheiligten anzuwenden ſei? Kommt es in ſolchem Falle, wenn von einem Schiffe ein anderes Schiff geborgen oder gerettet wird, auf die Nationalität der vertragſchließenden Perſonen oder auf die Nationalität der Schiffe an?

Neben den veröffentlichten Entſcheidungen des Reichsoberhandelsgerichts und des Reichsgerichts iſt die Judicatur der hamburgiſchen Gerichte von 1864 an bis zur Gegenwart daraufhin unterſucht, welchen Einfluß die verſchiedenen Geſichtspunkte auf die Entſcheidung geübt haben. Es folgt zunächſt eine kurze Ueberſicht über Rettungen in Territorialgewäſſern.

1. H. G. Z. 1865, Nr. 31, S. 244. H. G. 13. Juli 1865. Dr. Hartmann m. n. gegen Capt. Mylius, engl. Schiff „Prompt". Ein engliſches Schiff war auf der Elbe an Grund gerathen. Bezüglich der Frage der Anfechtbarkeit eines vereinbarten Hülfslohns wurde deutſches Recht angewandt.

2. Ebenſo H. G. Z. 1892 Nr. 42, S. 121, 1893 Nr. 77, S. 229, L. G. 18. November 1891, H. O. L. G. 20. April 1892, R. G. 5. November 1892. Vereinigte Bugſir-Dampfſchiff-Geſellſchaft zu Hamburg gegen den Schiffsmakler D. Fuhrmann, Nissle & Günther Nachf. in Hamburg. Der engliſche Dampfer „Azalea" war auf der Elbe auf Grund gerathen. In Vertretung des Schiffers und der in London domicilirten Rhederei ſchloß der hamburgiſche Schiffsmakler einen Vertrag ab über Schleppdienſtleiſtungen. Auf

die Anfechtung deſſelben wurde Art. 743 des H. G. B.'s für anwendbar erklärt.

3. H. G. Z. 1872 Nr. 167, S. 206, H. G. 29. April 1872. Dr. Sieveking m. n. gegen Capt. Bailey, engl. Schiff „Star of India". Einem engliſchen Schiff wird von deutſchen Bergern auf der Elbe Hülfe geleiſtet. Deutſches Recht wird angewandt.

4. H. G. Z. 1874 Nr. 144, S. 173, H. G. 8. Januar 1874. Dr. A. Wolffson m. n. Capt. Nodop, Schiff „Altona", gegen Capt. del Castillo von der ſpaniſchen Bark „Josefa". Durch einen in der Elbmündung erfolgten Zuſammenſtoß eines engliſchen Schiffs mit einem deutſchen und einem ſpaniſchen Schiffe wurden alle drei Schiffe beſchädigt. Das deutſche war von dem ſpaniſchen Schiff zum Schleppen elbaufwärts vor dem Zuſammenſtoß angenommen und brachte nach dem Zuſammenſtoß das ſpaniſche Schiff in Sicherheit. Die Frage, ob das deutſche Schiff ſtatt des vereinbarten Bugſirlohns einen Hülfslohn verlangen könne, wurde nach deutſchem Recht entſchieden.

5. H. G. Z. 1880 Nr. 117, S. 317, L. G. 12. Juli 1880, H. O. L. G. 15. November 1880. Schiffseigenthümer H. F. Westphal u. Gen. gegen Capt. Fox als Führer des engl. Schiffs „Alnwick Castle". Ein engliſches Schiff, das auf der Elbe vor Anker lag, gerieth in Brand. Die Hülfeleiſtung beſtand darin, daß daſſelbe von drei deutſchen Schleppern nach einer paſſenden Stelle und dort zum Sinken gebracht wurde. Der Hülfslohn wurde unter Berückſichtigung der Art. 746 und 749 des deutſchen H. G. B.'s feſtgeſetzt.

6. H. G. Z. 1888 Nr. 120, S. 276, K. f. H. S. Bremerhaven, 22. Mai 1885, H. O. L. G. 13. October 1888. Bugſir-Geſellſchaft „Union" in Bremerhaven gegen Capt. Chas. Taylor als Führer des engl. Dampfers „Merchant Prince". Ein engliſches Schiff geräth, während es in Bremerhaven im Kaiſerhafen, einem künſtlichen Baſſin, am Quai mit der Löſchung der Ladung beſchäftigt war, in Brand und wird aus dieſer Gefahr gerettet. Die Frage, ob eine Hülfeleiſtung in Seenoth vorliegt, wird nach deutſchen Grundſätzen entſchieden; unter ausdrücklicher Ablehnung, andere als deutſche Grundſätze anzuwenden.

7. Aehnlicher Fall in H. G. Z. 1893 Nr. 52, S. 153, H. O. L. G. 24. Mai 1893, in welchem die Frage, ob ein Hülfslohn oder nur

eine Vergütung für geleiſtete Dienſte von einem neben einem Quaiſpeicher im hamburgiſchen Hafen liegenden, durch den Brand des Speichers gefährdeten franzöſiſchen Schiff gefordert werden könne, nach deutſchem Recht entſchieden wird.

In den aufgeführten Fällen handelt es ſich um Hülfeleiſtungen, die gegenüber ausländiſchen Schiffen in deutſchen Territorialgewäſſern von Deutſchen vorgenommen ſind; eine beſondere Begründung für die Anwendung deutſchen Rechts findet ſich in den Urtheilen nicht; es würde daher möglich ſein, daß das deutſche Recht angenommen iſt: 1. als lex fori, 2. des Gebiets, in welchem die Hülfeleiſtungen vorgenommen und die bezüglichen Anſprüche entſtanden ſind, alſo als Recht des Territorialgebiets, 3. als nationales Recht der Hülfeleiſtenden.

Als entſcheidend iſt das Recht des Territorialgebiets angenommen in folgenden Fällen, in denen es ſich um Hülfeleiſtungen in ausländiſchen Territorialgebieten handelt, aus denen vor deutſchen Gerichten Anſprüche erhoben wurden.

8. H. G. Z. 1885 Nr. 34, S. 78, L. G. 15. December 1884. Joh. Berenberg, Goſsler & Co. m. n. James Adger & Co. in Charleston als Agenten der Coosaw Mining Company gegen die Hamburger Filiale der deutſchen Bank als Bürgin für das engliſche Dampfſchiff „Ganges". Zwei einer in Süd-Carolina domicilirten Geſellſchaft gehörige Bugſirſchiffe hatten in der Mündung des Bull-River in Süd-Carolina dem engliſchen Dampfer „Ganges" Hülfe in Seenoth gewährt. Das Hamburgiſche Gericht, als Gericht am Domicil des Bürgen angerufen, ſprach aus, daß für den Streitfall das Recht der Nord-Amerikaniſchen Vereinigten Staaten zur Anwendung komme.

9. H. G. Z. 1889 Nr. 112, S. 281, L. G. 4. März 1889, H. O. L. G. 12. October 1889. Vereinigte Bugſir-Dampfſchifffahrt-Geſellſchaft in Hamburg gegen Willem Pott. Der engliſche Dampfer „Plover" ſtrandete auf den Nordklippen von Helgoland (vor deſſen Erwerbung durch das Deutſche Reich). Einem zur Hülfeleiſtung hinausfahrenden hamburgiſchen Schleppdampfer gelang es, mit Hülfe des zur Aſſiſtenz genommenen helgoländer Rettungsboots, das engliſche Schiff in tiefes Waſſer zu ſchleppen; der „Plover" erreichte dann ohne weitere Hülfe Cuxhaven. In Hamburg wurde

bezüglich des auf einem Theil der Ladung laſtenden Hülfslohns gegen den Bürgen geklagt. Das H. O. L. G. ſprach aus, im vorliegenden Fall ſei das engliſche Recht als das maßgebliche anzunehmen, d. h. die Normen des objectiven engliſchen Rechts vom deutſchen Richter anzuwenden, da der Seeunfall, nämlich die Strandung und die Hülfeleistung innerhalb der engliſchen Gebietshoheit ſtattgefunden habe, und zwar, wie hervorzuheben, nur in dieſem Hoheitsgebiet, da das engliſche Schiff nicht nach Cuxhaven geſchleppt ſei. Die aus der Hülfeleiſtung entſtandenen Verpflichtungen ſeien an ſich auch in England zu erfüllen geweſen. Die ſubjective Anſchauungsweiſe, nach welcher im Einzelfall der deutſche Richter unter Anwendung der objectiven Normen des engliſchen Rechts die Ausmeſſung des Berge- oder Hülfslohns vornehme, könne nur die des deutſchen Richters ſein, der dasjenige, was unter Anwendung der in Betracht kommenden — engliſchen — Rechtsgrundſätze ihm als angemeſſene Vergütung erſcheinen ſolle, immer ſchöpfen müſſe aus ſeiner eigenen Anſchauungsweiſe, die ihm durch die das ihn umgebende Rechts- und Verkehrsleben beherrſchenden Begriffe anerzogen ſei.

Obwohl das H. O. L. G. die Frage nicht ausdrücklich entſcheidet, iſt doch anzunehmen, daß, wenn die Hülfeleiſtung ſich bis in das Gebiet der deutſchen Territorialhoheit erſtreckt haben würde, das deutſche Recht für anwendbar erachtet wäre, trotzdem die Thätigkeit innerhalb des engliſchen Hoheitsgebiets ihren Anfang genommen hatte.

10. H. G. Z. 1888 Nr. 92, S. 213, H. O. L. G. 23. Juni 1888. Lootſen Tönnies, Pauls und Michel Krüsz in Helgoland gegen Willem Pott als Caventen für das engliſche Dampfſchiff „Plover" Vergl. den vorigen Fall. Die helgoländer Lootſen hatten mit dem Capitain des engliſchen Dampfers „Plover" einen Vertrag geſchloſſen, durch welchen ihnen für den Fall des glücklichen Abbringens des „Plover" von den Nordklippen von Helgoland eine Summe von £ 600 zugeſichert wurde. Nach erfolgter Abbringung kam der „Plover" in Hamburg an. Die Rhederei des „Plover" erklärte, den geſchloſſenen Vertrag nach Art. 743 des deutſchen H. G. B.'s wegen erheblichen Uebermaßes der zugeſicherten Vergütung anzufechten. Das zunächſt angerufene hamburgiſche Strandamt (die Aufſichtsbehörde) erklärte ſich für unzuſtändig, einen Be-

ſcheid abzugeben, da es ſich um Anſprüche engliſcher Unterthanen gegen ein engliſches Schiff wegen einer Hülfeleiſtung an der engliſchen Küſte handele. Das H. O. L. G. ſprach aus, die durch den Vertrag bezw. durch die Thatſache der etwa gewährten Hülfeleiſtung in Seenoth zwiſchen den helgoländer Lootſen und der Rhederei des engliſchen Schiffs begründete Obligation ſtehe unzweifelhaft unter der Herrſchaft des engliſchen Rechts und ſei nur nach dieſem zu beurtheilen.

11. H. G. Z. 1893 Nr. 79, S. 237 und 1894 Nr. 68, S. 193. L. G. Bremen, 10. November 1892, H. O. L. G. 1. Juli 1893, R. G. 28. October 1893.[1]) Nordiſcher Bergungs-Verein in Hamburg gegen den Norddeutſchen Lloyd in Bremen. Der dem Nordd. Lloyd gehörige deutſche Dampfer „Eider“ ſtrandete in unmittelbarer Nähe der engliſchen Küſte bei der Inſel Wight. Zwei Bergungsvereine, deren einer in Hamburg, deren anderer in Stockholm domicilirt war, ſchloſſen gemeinſchaftlich mit dem Capitain der „Eider“ einen Bergungsvertrag, durch welchen ein Bergelohn von 50 % vom Werth des Schiffs und 50 % vom Werth der Ladung im geborgenen Zuſtande vereinbart und beſtimmt wurde, daß der Werth des Geborgenen durch ein Schiedsgericht feſtgeſtellt werden ſolle. Der Vertrag wurde auf der Inſel Wight abgeſchloſſen und in deutſcher Sprache, ohne Hinweis auf engliſche Rechtsverhältniſſe abgefaßt, vielmehr unter Zugrundelegung von deutſchen Rechtsausdrücken wie: „Bergung, Bergelohn, als Fauſtpfand verpfändet bleiben, Schiedsgericht“. Die Bergung gelang, die Ladung wurde ans Land gebracht, die „Eider“ ſelbſt nach Southampton bugſirt. Nachdem der Werth des Geborgenen durch ein Schiedsgericht feſtgeſtellt war, entſtand darüber Streit, ob der Nordd. Lloyd zu Bremen als Eigenthümer auf Grund des unter Zuſtimmung ſeines Vorſtandes geſchloſſenen Vertrages nur mit der fortune de mer, d. h. dem Dampfer „Eider“ und der auf der letzten Reiſe verdienten Fracht, oder mit der fortune de terre, d. h. mit dem ſonſtigen Vermögen des Nordd. Lloyd, alſo perſönlich hafte. Die Klage wurde indeß nur von dem deutſchen, nicht auch von dem ſchwediſchen Bergungsverein erhoben.

Das H. O. L. G. ging davon aus, daß, da das Schiff auf engliſchem Boden in unmittelbarer Nähe der Küſte geſtrandet und

[1]) Bolze, Bd. 18, Nr. 170, S. 101.

nach Southampton geborgen sei, die Bergung sich, soweit das Gebiet maßgebend sei, unter Herrschaft des englischen Rechts vollzogen habe. Doch aus den mitgetheilten Umständen sowie daraus, daß die streitenden Theile beide in Deutschland domicilirt und Rhedereien deutscher Schiffe seien, müsse geschlossen werden, daß sie den Vertrag, wenn auch nicht mit ausdrücklichen Worten, unter das einheimische Recht gestellt, sich diesem unterworfen haben, wie dies auch nach der Nationalität der Parteien von vornherein nahe liege. Das Reichsgericht bezeichnet diese Annahme als zutreffend begründet.

Auch hier ist im Princip das Territorialrecht für anwendbar erklärt; seine Anwendung muß im concreten Fall durch, wenn auch nicht ausdrückliche Willenserklärung der Parteien ausgeschlossen werden; die Nationalität derselben allein ist nicht bestimmend. Hier würde die Frage aufgeworfen werden können: wie wäre zu entscheiden gewesen, wenn die beiden Bergungsvereine verschiedenen Domicils bezw. Nationalität aus dem gemeinschaftlichen Vertrag gemeinschaftlich geklagt hätten, oder wenn der schwedische Bergungsverein allein geklagt hätte?

Soweit die Fälle, in denen Bergungen und Hülfeleistungen in Territorialgewässern sich ereignet haben. Eine erhebliche Anzahl von Entscheidungen ist in Fällen ergangen, in denen fremden Schiffen und ihren Ladungen Hülfe geleistet ist, beziehentlich dieselben geborgen sind, und zwar so, daß die Thätigkeit außerhalb eines Territorialhoheitsgebiets ihren Anfang nahm.

1. H. G. Z. 1864 Nr. 4, S. 28, H. G. 16. Januar 1864. William Gibson m. n. Capt Weddell, Dampfschiff „Vienna“ gegen Capt. Bruno Larrazabse, spanische Brigg „Nuevo Sennoriano“. Ein spanisches Schiff wird entmastet aus offener See nach Cuxhaven geschleppt. Deutsches Recht wird ohne weitere Begründung angewandt.

2. H. G. Z. 1869 Nr. 235, S. 280, H. G. 21. Juli 1865. Dr. Noack m. n. gegen Laeisz. Die Besatzung eines in Brand gerathenen englischen Schiffs wird auf offener See in einem ausgesetzten Schiffsboot angetroffen; die Mannschaft wird gerettet, eine zur Ladung des englischen Schiffs gehörige Kiste, Gold in Barren enthaltend, wird durch das deutsche Schiff geborgen. Das einen Anspruch auf Life salvage anerkennende englische Recht

wird nicht angewendet; der Feſtſetzung des Bergelohns bezüglich der geborgenen Kiſte wird deutſches Recht zu Grunde gelegt.

3. H. G. Z. 1869 Nr. 54, S. 71, A. G. Ritzebüttel, 22. Decbr. 1868. Capt. Wendt gegen Capt. Holm. Ein hamburgiſcher Lootſe rettet eine norwegiſche Brigg aus offener See nach Cuxhaven. Deutſches Recht wird ohne Begründung angewandt. Ebenſo

4. H. G. Z. 1869 Nr. 155, S. 193 u. 205, H. G. 8. April 1869. Dr. G. Hertz m. n. gegen Dr. Sieveking m. n. Das engliſche Dampfſchiff „Paraguay" wird durch einen Amrumer Lootſen gerettet.

5. H. G. Z. 1870 Nr. 254, S. 274, H. G. 23. Juli 1870. Dr. Antoine-Feill m. n. gegen Capt. Accetta, italieniſche Brigg „Carmine". Eine italieniſche Brigg iſt auf den Felſen von Helgoland gerathen. Helgoländer leiſten bei Abbringen des Schiffs und an Bord deſſelben Hülfe. Das Schiff wird ſchließlich durch den hamburgiſchen Dampfer „Aſſecuradeur" abgebracht und nach Cuxhaven geſchleppt.

6. H. G. Z. 1871 Nr. 113, S. 167, H. G. 9. Januar 1871, Hamburg-Amerikaniſche Packetfahrt A.-G. gegen Capt. Philipps, engliſches Schiff „Regina". Ein engliſches Schiff wird vor der Elbmündung von einem deutſchen geborgen.

7. H. G. Z. 1873 Nr. 202, S. 265, H. G. 19. Juli 1873, O. G. 1874 Nr. 119, S. 137, 7. November 1873. Dr. Sieveking m. n. Capt. Miltopaeus vom ſchwediſchen Dampfer „Linné" gegen H. J. Perlbach & Co. als Caventen für Cap. Blanck vom Dampfboot „Germania". Ein ſchwediſches Schiff hatte ein anſcheinend deutſches Schiff an der Küſte Jütlands in Seenoth getroffen und nach der Rhede von Cuxhaven geſchleppt.

8. H. G. Z. 1877 Nr. 63, S. 103, H. G. 15. Januar 1877, O. G. 2. März 1877. Dr. Feill subst. noie Conſul Kullberg m. n. Capt. Carlſon gegen Auguſt Bolten als Caventen für das ruſſiſche Dampfſchiff „Peter der Große". Ein in Seenoth auf der Reiſe von St. Petersburg nach London befindliches ruſſiſches Schiff nahm in der Nordſee die Hülfeleiſtung eines auf der Reiſe von Königsberg nach Leer befindlichen ſchwediſchen Schiffs an und wurde von dieſem bis etwas ſüdöſtlich von Helgoland geſchleppt; von hier wurde es von einem deutſchen Dampfer nach Cuxhaven gebracht. Auf die von dem ſchwediſchen Schiff geleiſtete Hülfe wurde deutſches Recht angewendet.

9. H. G. Z. 1878 Nr. 78, S. 158 und Nr. 96, S. 200, H. G. 4. Mai 1878, O. G. 8. Juli 1878. W. A. Lepper & Co. als Vertreter der Ladung der norwegifchen Bark „Orpheus" gegen O. L. Eichmann als Rheder des deutfchen Dampffchiffs „Uhlenhorft". Ein deutfches Schiff hatte ein von feiner Mannfchaft verlaffenes norwegifches Schiff auf See treibend gefunden und geborgen. Der Bergelohn wurde unter Berückfichtigung der Beftimmungen des deutfchen H. G. B.'s, die die Feftfetzung über ein Drittel nur ausnahmsweife geftatten, feftgefetzt.

10. H. G. Z. 1878 Nr. 166, S. 378, A. G. Ritzebüttel, 16. Juli 1878, O. G. 26. December 1878. G. von der Meden, in Vollm. von Capt. William Walker, Führer der englifchen Smack „Peeping Tom", gegen Capt. Frölich, Führer der norwegifchen Bark „Dagny", und C. P. Hou, in Vollm. von Capt. Janßen, Führer des deutfchen Luggers „Oftfriesland", gegen denfelben. Ein englifches und ein deutfches Schiff hatten gemeinfchaftlich einem in der Nordfee angetroffenen norwegifchen Schiff Hülfe geleiftet. Die Grundfätze des deutfchen H. G. B.'s Art. 750 und 746 wurden zur Anwendung gebracht.

11. H. G. Z. 1879 Nr. 7, S. 17, A. G. Ritzebüttel, 30. April 1878, O. G. 23. Juli 1878, R. O. H. G. 30. November 1878 (vergl. Entfcheidungen des R. O. H. G. Bd. 24, Nr. 99, S. 375). 1. Proc. E. Fehring m. n. der englifchen Fifcherfmacks „Agenoria", „Young Edward", „Frolic" und „Jona" gegen Dutton & Dultz als Caventen für das englifche Dampffchiff „Fenham", Cap. Kirkaldy. 2. Proc. E. Fehring m. n. Capt. Bailes vom englifchen Dampffchiff „Bertha" gegen diefelben. Vier englifche Schiffe hatten ein in Folge Manöverirunfähigkeit in Seenoth befindliches englifches Schiff auf offener See gefchleppt, fchließlich fchleppte ein deutfches Schiff das nothleidende englifche nach Cuxhaven. Für die Frage, ob eine bloße Dienftleiftung oder eine Bergung und Hülfeleiftung anzunehmen, ferner nach welchen Grundfätzen der Hülfslohn feftzufetzen, und die Belohnung nach Maßgabe der perfönlichen und fachlichen Leiftungen zu vertheilen fei, ift deutfches Recht H. G. B. Art. 742 und 750 angewendet. Auch das R. O. H. G. hat hiergegen nichts eingewendet.

12. H. G. Z. 1880 Nr. 113, S. 308, L. G. 12. Juli 1880, H. O. L. G. 4. Februar 1881. General Steam Navigation Company

in London als Rhederei des Dampfers „Osprey“ gegen Knöhr & Burchard als Caventen für den von Capt. Albertsen geführten dänischen Schooner „Europa“, dessen Fracht und Ladung. Ein englisches Schiff erlitt in der Nordsee einen Zusammenstoß mit einem dänischen und leistete demselben dann Hülfe in Seenoth durch Schleppen nach Altona. Die Frage, wie weit ein Hülfslohn dann zugebilligt werden könne, wenn „dem helfenden Schiffe“ die ausschließliche Schuld an dem Zusammenstoß beizumessen sei, wurde unter Erörterung der Bedeutung des § 1 der deutschen Kaiserlichen Verordnung vom 15. August 1876 in verneinendem Sinne entschieden, ohne nähere Erörterung, wie weit diese Kaiserliche Verordnung für das Verhalten zweier ausländischer Schiffe zu einander überhaupt maßgeblich sein könne.

13. H. G. Z. 1881 Nr. 2, S. 1, H. G. 3. März 1879, O. G. 26. Mai 1879, R. G. 6. November 1880, vergl. R. G. Entsch. in Civilsachen Bd. 3, Nr. 40, S. 138, Seuffert Archiv Bd. 36, Nr. 226. Dr. Antoine-Feill subst. noie H. W. Sippel m. n. der Bremer Lootsen-Gesellschaft als Eigenthümer des Lootsschooners „Weser“ gegen Dr. O. Wachsmuth als Caventen für das der General Steam Navigation Company zu London gehörige Dampfschiff „Teal“. Zwischen einem deutschen Schiff und einem englischen Schiff fand auf der Nordsee ein Zusammenstoß statt; das englische Schiff leistete dem deutschen nach dem Zusammenstoß Hülfe und beanspruchte dafür Hülfslohn. Vom O. G. und R. G. wurde ausgesprochen, daß die deutsche Kaiserliche Verordnung vom 15. August 1876 den Anspruch des englischen Schiffs, das an dem Zusammenstoß keine Schuld traf, nicht ausschließe, und das deutsche H. G. B. mit seinen Bestimmungen über Bergung und Hülfeleistung anzuwenden sei. Das R. G. hat trotz Hinweises darauf, daß nach englischem Recht in einem Fall vorliegender Art Vergütung nicht gefordert werden könne, doch deutsches Recht für anwendbar erklärt.

In diesen beiden letzten Fällen dürfte die Frage, wie weit sich der Einfluß der Kaiserlichen Verordnung vom 15. August 1876 erstreckt, einer näheren Prüfung bedürfen.

Von Interesse ist ferner eine Darlegung der Entscheidungen, die sich auf Fälle des Vertragsschlusses über Berge- und Hülfelohn beziehen.

Es ist bei den in Territorialgewässern abgeschlossenen Verträgen, wie schon erwähnt, die Herrschaft des Territorialrechts im Princip wenigstens anerkannt und zwar sowohl bezüglich des Umfangs der Verpflichtung, wie auch bezüglich der etwaigen Anfechtbarkeit.

Hier handelt es sich um Verträge, die auf hoher See zwischen Schiffen verschiedener Nationalität abgeschlossen sind. Wo es sich um Bergungen und Hülfeleistungen ohne vertragsmäßige Bestimmung des Berge- oder Hülfslohns handelt, läßt sich ein bestimmtes Princip nur schwer erkennen. Weder das Recht, dem das helfende Schiff, noch das Recht, dem das nothleidende Schiff auf Grund seiner Nationalität unterworfen ist, ist ersichtlich als maßgeblich erachtet; anscheinend ist in den erwähnten Fällen die Lex fori deswegen angewandt, weil erst durch die vollständige Sicherung der gefährdeten Gegenstände, nicht schon durch Unternehmen der Bergungs- und Hülfeleistungsthätigkeit der Anspruch auf Berge- oder Hülfslohn begründet wird, und solche Sicherung erst eingetreten ist mit Erreichen des deutschen Hafens; demnach würde die deutsche Lex fori gleichzeitig Recht des Erfüllungsortes sein, soweit der Anspruch nicht nur durch die Rettung ins Leben tritt, sondern auch an dem Orte der Rettung zu erfüllen ist. Indeß ist dieser Erfüllungsort kein ausschließlicher, vielmehr kann der Rheder aus allen gegen ihn zu erhebenden Ansprüchen nach Art. 455 im Heimathshafen in Anspruch genommen werden, sodaß alternativer Erfüllungsort auch für Bergung und Hülfeleistung, und zwar nach der activen Seite, d. h. soweit das Recht des Bergers oder Hülfeleistenden in Betracht kommt, auch der Heimathshafen ist.

Ob der deutsche Rheder, wenn das fremde Territorialrecht, unter dessen Herrschaft die Rettung zum Abschluß gebracht ist, ihm günstiger ist, die Wahl hat, sich auf dies fremde Territorialrecht zu berufen, oder, wenigstens wenn er im Heimathshafen verklagt wird, den Anspruch nach seinem Territorialrecht beurtheilen lassen muß, dürfte zweifelhaft sein.

Ein solcher Fall, in dem die Ansprüche aus einer auf offener See angefangenen, in einem ausländischen Hafen beendeten Hülfeleistung nicht nach dem ausländischen Recht, sondern nach dem Territorialrecht des Rheders des geretteten Schiffs abgeurtheilt wurden, ist der folgende.

Der dem Norddeutſchen Lloyd in Bremen gehörige Dampfer „Neckar“ wurde auf dem atlantiſchen Ocean in manövrirunfähigem Zuſtande von einem engliſchen Dampfer „Beechville“ angetroffen und nach Liſſabon eingebracht. Der Correſpondentrheder des engliſchen Dampfers klagte gegen den Norddeutſchen Lloyd im Gericht des Heimathshafens; nicht portugieſiſches, ſondern deutſches Recht (ſachlich ziemlich übereinſtimmend) wurde bei Feſtſetzung des Hülfslohns vom H. O. L. G. Urtheil vom 11. Juli 1893, H. G. Z. 1893 Nr. 69, S. 206, angewendet.

Vertritt man den Standpunkt, den wir bei näherer Erörterung des Vertrages in Seenoth eingenommen haben, ſo wird man der Thatſache, daß ein Vertrag über die Vergütung für die Bergung und Hülfeleiſtung vor vollendeter Sicherung des nothleidenden Schiffs bezw. der Ladung abgeſchloſſen iſt, für die Frage, welches Recht zur Anwendung zu bringen iſt, keine weitergehende Bedeutung beimeſſen können. Ein Anſpruch wird durch den Vertrag als ſolchen nicht begründet, ſondern nur durch die erfolgreiche Bergung oder Hülfeleiſtung. Der Vertrag iſt nur etwas acceſſoriſches; wenngleich für die Form des Abſchluſſes der Grundſatz „locus regit actum“ anwendbar erſcheint, ſo kann doch die Frage der materiellen Gültigkeit, insbeſondere gegenüber einer Anfechtung, nicht einem anderen Rechte unterliegen, als der ohne Vertrag durch die bloße Thatſache der erfolgreichen Bergung und Hülfeleiſtung begründete Anſpruch es thun würde. Dementſprechend würde weder die Nationalität des bergenden oder helfenden Schiffs, beziehentlich der Perſonen, noch die Nationalität des nothleidenden Schiffs, noch der vielfach rein zufällige Umſtand, ob der Vertrag durch Herbeiführung der Willensübereinſtimmung oder deren Erklärung auf dem einen oder anderen Schiffe perfect geworden iſt, von Bedeutung ſein können. Vielmehr würde der zur Entſcheidung angerufene Richter, wenn er ohne Vertrag ſeine Lex fori nach den Umſtänden anzuwenden hätte, auch nach dieſer Lex fori über den Vertrag bezw. deſſen etwaige Anfechtbarkeit zu urtheilen haben; unterliegt dagegen für den Richter, falls kein Vertragsabſchluß erfolgt wäre, das Rechtsverhältniß der Beurtheilung nach einem fremden Recht, ſo wird er nach demſelben fremden Recht auch den Vertrag und deſſen Wirkungen zu beurtheilen haben.

Wir kommen ſo in der überwiegenden Zahl von Fällen zur

Anwendung der Lex fori, und zwar als Lex contractus, d. h. des Orts, wo der Anſpruch erfüllt werden ſoll. Will man dagegen auf den Ort des Vertragsabſchluſſes Gewicht legen, ſo wird man bei Verträgen, die auf hoher See zwiſchen Schiffen verſchiedener Nationalität geſchloſſen ſind, vielfach weder dem einen Nationalrecht noch dem anderen den Vorzug geben können; der Vertragsabſchluß wird von keinem der beiden oder mehreren in Frage kommenden Rechte beherrſcht; man ſetze den Fall, daß von zwei Schiffen verſchiedener Nationalität einem dritten Schiffe wiederum verſchiedener Nationalität auf Grund eines gemeinſchaftlichen Vertrages Hülfe geleiſtet wird. Der Richter wird daher in die Lage kommen, indem er ſich auf den Standpunkt ſtellt: wie würde der Geſetzgeber in dieſem Falle entſchieden haben? ſeine Lex fori als die nach der vorauszuſetzenden Auffaſſung des Geſetzgebers gerechteſte und billigſte anzuwenden. Dieſer Fall wird insbeſondere auch dann eintreten müſſen, wenn eine Hülfeleiſtung ſich gar nicht bis zu einem Territorialhoheitsgebiet erſtreckt hat. (Vergl. den Fall H. G. Z. 1877 Nr. 63, S. 103 Dr. Feill subst. n. gegen Auguſt Bolten als u. ſ. w., S. 351.).

Die deutſche Judikatur enthält nicht viele Fälle, in denen zwiſchen Schiffen verſchiedener Nationalität Verträge auf hoher See geſchloſſen ſind.

1. H. G. Z. 1877 Nr. 84, S. 141, H. G. 5. April 1877. Dr. Sieveking m. n. Capt. Bourgeois vom franzöſiſchen Dampfſchiff „Daphne" gegen die Hamburg-Amerikaniſche Packetfahrt A.-G. In der Nähe von Helgoland fand zwiſchen einem franzöſiſchen und einem deutſchen Dampfſchiff ein Zuſammenſtoß ſtatt; das deutſche Dampfſchiff wurde für ſchadenerſatzpflichtig erklärt. Ein deutſches Lootſenfahrzeug leiſtete dem franzöſiſchen Schiff Hülfe und brachte es nach Cuxhaven. Das franzöſiſche Schiff zahlte in Gemäßheit einer vor der Hülfeleiſtung getroffenen Vereinbarung freiwillig einen Hülfslohn im Betrage von ℳ 6000 und verlangte dieſen von dem deutſchen Schiffe erſetzt. Die Frage, ob die Vereinbarung der Anfechtung unterlegen haben würde, wurde nach deutſchem Recht entſchieden.

2. H. G. Z. 1890 Nr. 55, S. 147 und Nr. 59, S. 163, L. G. 5. Februar, H. O. L. G. 31. Mai 1890. Vereinigte Bugſir-Dampfſchiff-Geſellſchaft gegen Rob. M. Sloman jr. als Caventen für das

englische Schiff „Coronilla". Ein englisches Schiff war auf der Fahrt von Montevideo nach Hamburg in der Gegend der Elbmündung auf Grund gerathen. Der mit einem deutschen Schleppdampfer noch während der Gefahr abgeschlossene Vertrag über einen Hülfslohn von bestimmter Höhe wurde nach deutschem H. G. B. Art. 743 beurtheilt. Die den Mündungen der Elbe und Weser vorgelagerten Sände bezw. das sie bedeckende Meerwasser werden wohl richtiger noch zum Gebiet deutscher Territorialhoheit gezählt. (Vergl. die Ausführungen im § 3.)

3. In dem Fall Gläske & Hennings gegen B. Wencke Söhne H. G. Z. 1891 Nr. 1, S. 6 und Nr. 54, S. 145, L. G. 26. April, H. O. L. G. 4. Novbr. 1890, R. G. 14. Febr. 1891 („Elfrieda"— „Kalliope", vergl. S. 143) handelte es sich um einen Vertrag während der Gefahr, in welchem der Capitain des hülfeleistenden englischen Schiffs mit dem Capitain des nothleidenden deutschen mit schwerer Seebeschädigung in der Nordsee angetroffenen Schiffs als Salvage den halben Werth von Schiff und Ladung vereinbarte. Das L. G. erachtete das deutsche Recht bezüglich des Vertrages als maßgebend, da die streitige Verpflichtung von einem deutschen Schiff zu erfüllen sei, wenn auch der subjective Standpunkt des Helfenden, eines englischen Capitains, bezüglich der Frage der Angemessenheit durch die in England herrschenden Rechtsanschauungen beeinflußt gewesen sein möge; dies sei, da es mit auf die subjective Auffassung ankomme, zu berücksichtigen. Das H. O. L. G. ist über die Frage, welches Recht anzuwenden sei, stillschweigend hinweggegangen und hat die Bestimmungen des deutschen Rechts angewendet. Das R. G. dagegen hat sich die bezüglichen Ausführungen des L. G. ausdrücklich zu eigen gemacht.

Bezüglich der Frage, wie weit der Schiffer befugt ist bezüglich des Berge- oder Hülfslohns durch Vertrag den Rheder und die Ladungsinteressenten zu verpflichten, findet sich in einem Falle keine ausdrückliche Entscheidung. Das R. O. H. G. hat in einer Entscheidung vom 1. April 1873, R. O. H. G. Entsch. Bd. 9, Nr. 106, S. 359 in Sachen van Dyk gegen Schacht, Behrens u. Genossen die Frage ausdrücklich unerörtert gelassen. Das niederländische Schiff „Jantina Catharina" gerieth in der Nähe von Horumsiel auf den Strand. Deutsche Seeleute erboten sich, gegen einen nach Art. 746, 748, 749 des deutschen H. G. B.'s festzusetzenden Hülfs-

lohn das Schiff nach Hookſiel (Großherzogthum Oldenburg) zu bringen. Nach Maßgabe des Art. 568 Abſ. 2 des holländiſchen Wetbook van Koophandel ſind auch die nach überſtandener Gefahr über Berge- oder Hülfslohn geſchloſſenen Verträge für den Eigenthümer, Conſignatäre oder Verſicherer nur dann verbindlich, wenn ſie ihre Zuſtimmung zu denſelben gegeben haben. Die Frage, ob ein von dem Capitän eines niederländiſchen Schiffs im Gebiet des deutſchen Reichs mit deutſchen Seeleuten über die Rettung des Schiffs nach einem deutſchen Hafen geſchloſſener Vertrag der beſchränkenden Vorſchrift des niederländiſchen Geſetzes unterliegt, blieb unerörtert, weil im Proceß der niederländiſche Capitain ſich auf dieſen Grundſatz ſeines Heimathsrechts nirgends berufen hatte.

Dagegen hat ſich in einer anderen Entſcheidung vom 5. März 1877 R. O. H. G. Entſch. Bd. 22, Nr. 21, S. 86 in Sachen G. H. Harvey & Sons gegen Engelbert Walte das R. O. H. G. direct über die Frage ausgeſprochen. Ein deutſches Schiff „Engelbert" war kurz vor der beabſichtigten Einfahrt in den Hafen von Queenstown auf Klippen gerathen und nach Abbringung und Hinſchaffung nach Queenstown executoriſch verkauft. Auf Grund der von einer in Queenstown und Cork domicilirten Handelsfirma dem Capitain im Intereſſe des Rheders geleiſteten Dienſte wurde der Anſpruch auf Salvage vor den deutſchen Gerichten geltend gemacht. Das R. O. H. G. hat in Uebereinſtimmung mit dem Bremiſchen Handelsgericht und Obergericht auf das Rechtsverhältniß, insbeſondere auf die Frage, ob etwa nach Art. 906 des deutſchen H. G. B.'s die nach mehr als Jahresfriſt angeſtellte Klage verjährt ſei, das in Queenstown geltende ausländiſche Recht in Anwendung gebracht; doch wenngleich das zwiſchen den iriſchen Kaufleuten und dem Capitain als Repräſentanten des Rheders in Irland abgeſchloſſene Rechtsverhältniß an ſich nach dem dortigen Rechte zu beurtheilen ſei, ſo können für die Frage, in wie weit aus demſelben für den Rheder des Schiffs eine Haftung entſteht, nur die desfallſigen Beſtimmungen des deutſchen Rechts maßgebend ſein, weil dieſe Haftung ſich nur auf den Inhalt und Umfang der in der Anſtellung des Capitains unter der Herrſchaft des deutſchen Rechts enthaltenen Legalvollmacht, den Rheder zu verpflichten, zurückführen laſſe. Das R. O. H. G. conſtatirt, daß auch die engliſche und amerikaniſche

Praxis den Grundſatz befolge, daß für die Fähigkeit des Capitains, ſeinen Rheder perſönlich zu verpflichten, das Recht der Flagge maßgebend ſei.

Bezüglich der etwaigen Vertheilung des verdienten Berge- oder Hülfslohns unter Rheder, Schiffer und übrige Beſatzung wurde in einer Entſcheidung H. G. Z. 1874 Nr. 254. S. 337, H. G. 1. December 1874 in Sachen Dr. Belmonte m. n. gegen die Perlbach'ſche Dampfſchiffsrhederei entſchieden, es fehle an jedem Rechtsgrunde, die in Art. 751 des deutſchen H. G. B.'s vorgeſchriebene Theilungsart nicht zur Anwendung zu bringen, wenn der von einem deutſchen Schiffe verdiente Berge- oder Hülfslohn von einem ausländiſchen Gerichte zugeſprochen ſei.

In wiederholten Fällen iſt auf das durch gemeinſchaftliche Bergung oder Hülfeleiſtung zwiſchen mehreren, theils deutſchen, theils ausländiſchen Schiffen entſtehende Gemeinſchaftsverhältniß, ſofern die Bergung oder Hülfeleiſtung ſelbſt nach deutſchem Recht beurtheilt wurde, deutſches Recht zur Anwendung gebracht.

So in den S. 352 erwähnten Fällen von der Meden u. ſ. w. gegen Frölich, H. G. Z. 1878 Nr. 166, S. 378, Proc. Fehring u. ſ. w. gegen Dutton & Dultz, H. G. Z. 1879 Nr. 7, S. 17 und R. O. H. G. Bd. 24, Nr. 99, S. 375. Ferner in dem Falle I. Rhederei des engliſchen Schiffs „Foyle“ gegen a) Auguſt Bröhan in Cranz als Rheder des Fiſchdampfers „Auguſt Bröhan“, b) die Vereinigte Bugſir-Dampfſchiff-Geſellſchaft in Hamburg. II. Rhederei des Fiſchdampfers „Auguſt Bröhan“ gegen die Vereinigte Bugſir-Dampfſchiff-Geſellſchaft. H. G. Z. 1895 Nr. 47, S. 133, L. G. 11. Auguſt 1894, H. O. L. G. 7. Januar 1895. Der deutſche Fiſchdampfer „Auguſt Bröhan“ traf den engliſchen Segler „Foyle“ unweit der Klippen von Amrum in hülfsbedürftiger Lage und nahm ihn ins Schlepptau, um ihn nach der Elbmündung zu ſchleppen. Da er ſelbſt hierbei manövrirunfähig wurde, konnte er ſein Vorhaben nicht zur vollſtändigen Ausführung bringen. Später wurde der engliſche Segler von einem deutſchen Schleppdampfer angetroffen und nach Cuxhaven geſchleppt. Die Frage, ob eine einheitliche, durch das, wenngleich nicht beabſichtigte, Zuſammenwirken zweier Schiffe ermöglichte Hülfeleiſtung vorliege, und ein einheitlich zu bemeſſender, zwiſchen den beiden Schiffen zu vertheilender Hülfslohn feſtzuſetzen ſei, wurde nach deutſchem Recht entſchieden.

Wir müſſen es uns verſagen, hier auf die von den Gerichten ausländiſcher Staaten beobachteten Grundſätze einzugehen und wollen hier nur kurz verweiſen auf die Beſchlüſſe des im Jahre 1885 in Antwerpen abgehaltenen internationalen Congreſſes, auf die Beſtimmung des portugieſiſchen Handelsgeſetzbuchs vom 28. Juni 1888 Art. 690, auf die Entſcheidung des belgiſchen Tribunal de commerce von Antwerpen vom 9. März 1889, ſowie auf die Entſcheidungen der italieniſchen Gerichte in Genua, Turin und Meſſina, die ſich im Jahrbuch der Internationalen Vereinigung Bd. 1, S. 639 und 641 mitgetheilt finden. Auf dem Gebiet des internationalen Privatrechts iſt auch, ſoweit der hier erörterte Gegenſtand in Frage ſteht, noch manche Aufgabe ungelöſt.

Sachregifter.[1])

Die Zahlen verweifen auf die Seiten, die fettgedruckten auf die Hauptftellen.

Actio in rem scripta 197.
Admiralitätslootsen 63.
Amerikanifches Recht fiehe englifches R. bezw. d. einzelnen Staaten.
Anfechtung der Verträge in Seenoth **100 ff.**, 218 f.
Anzahl der Rettenden 266 f., 280 ff.
Anzeige(pflicht) 256 f., 295, 298 ff.
Argentinifches Recht 28.
Arglift 96, 115, 116, 150, 167 ff., 175.
Arreft 191 f.
— im englifch-amerikanifchen Recht 21.
Aufdrängen der Dienfte 295 ff.
Aufgebotsverfahren 197.
Aufrechnung f. Compenfation.
Aufwendungen, Auslagen 95, 179 ff., **226 ff.**, 270 f., 281 f., 324, 326, 329, 337, 342.
Ausländifches Recht 170 ff., 238 ff., 253 ff., 283 ff., 330 ff., 341 ff., 360; f. auch d. einzelnen Staaten.
Ausrüfter 307 ff.

Beamte f. Perfonen im öffentlichen Dienft.
Befrachter 307 ff.
Belgifches Recht 175, 360.
Beneficium divisionis 194.
(Berge(- und) Hülfs)lohn:
Charakter 19, 30, 41 f., 61 f., 101, 120, 136 ff., 158 ff., 178 ff., 199, 226, 276, 287, 318.
— durch Paufchquantum beftimmt 125 ff.
— fällt fort 97, 181 ff., 295 ff.
— Feftfetzung 212 ff.
— kommt wem zu? 44 ff.
— Maximalgrenze f. dafelbft.
— unabhängig vom Vertrage 92, 94, 122.
— Vertheilung unter Mehrere 280 ff., 301 ff.
— insbefondere zwifchen Rheder und Schiffsbefatzung 321 ff.
Bergung 29, 34, 178 ff., 197 ff., 230, 237 f., 244 ff.
Bergung und Hülfeleistung:
(aleatorifcher) Charakter 138 f., 145, 149, 158 ff., **178 ff.**, 242, 324.
— ausländifches Recht f. das.
— durch eigens dazu beftimmte Schiffe 328 f.

[1]) Die hier folgenden Regifter find von meinem ehemaligen Zuhörer Herrn Kammergerichtsreferendar Leopold Perels ausgearbeitet. Für die durch Uebernahme und Ausführung diefer mühevollen Arbeit mir in liebenswürdigfter Weife gewährte Hülfe fpreche ich demfelben auch an diefer Stelle meinen wärmften und verbindlichften Dank aus.

Bergung und Hülfeleiftung:
— durch mehrere Schiffe gemeinfchaftlich 294.
— Gegenfatz zu anderen Dienstleiftungen 34, 39, 118 f., 261.
— Gegenfatz zur Reparatur 38 ff., 118.
— gehört dem allgemeinen Seerecht, nicht nur dem Seehandelsrecht an 18 ff.
— Geltendmachung der Anfprüche daraus 178 ff.
— in Häfen? 43 f.
— internationales Recht 222 ff., **341 ff.**
— Litteratur 4.
— Objekte 5 ff.
— ohne Seenoth 29.
— Pflicht dazu? 44 ff., 95, 256.
— Quellen des in Deutfchland geltenden Rechtes 3 f.
— Subjekte 44 ff.
— Unterfchied 178 ff., **197 ff.**, 230 f., 237 f., 244 ff., 342.
— wider Willen des Schiffers 295 ff.
Befatzung f. Schiffsbefatzung.
Beftimmungshafen 130 f.
Betrug f. Arglift.
Beweislaft 150, 297, 301.
Binnengewäffer: Nothzuftand auf folchen 29.
Binnenfchiff(fahrt) 3, 6 ff.
Binnenfchifffahrtsgefetz 3, 6, 17.
„Boat“: Begriff 20, 21.
Boote 21 f., 207.
Brand 36 f., 42 f., 207, 236.
Brafilianifches Recht 240.
Bremifches Recht 17, 130.
Bugfirer, Bugfirvertrag fiehe Schleppdienfte.

Capitain 204.
Cargo: Begriff 25.
Cascoverficherung 91 ff., 259.
Casus 230 f.
Cautionsleiftung 191 f., 221 f.
Ceffion 185.
Charter-Vertrag 307 ff.
Civilprocefsordnung 127 ff., 132, 164, 191, 322 f.
Collifion f. Zufammenftoß.
Compensatio lucri cum damno 241.
Compenfation 84, 93, 241.
Compromifs 126 ff., 132.
Conoffementsinhaber 194.
Consolato del mare 102, 126.
Conventionalftrafe 125, 136, 140, 228, 229, 317.
Correfpondentrheder 131, 189.
Culpa 71 ff., 79 ff., 230, 249, 280.
Cuftodia 248 f.

Dänifches Recht f. fkandinavifches Recht.
Deviation 259.
Dienfte, geleiftete 115, 262 ff.
— Art derfelben 34, 39, 118 f., 178 ff., 261, 312 ff.
— Aufdrängen derf. 295 ff.
Diligenz 230, 249.
Dispachierung 195 f.
„Diftress“ 27 f.
Dolus f. Arglift.

Effekten 21 ff.
Eifer 256 ff., 267.
Eigenthümer von Schiff und Ladung 82 ff., 87 ff, 183 ff., 187 f.; fiehe auch Rheder.
Einftweilige Verfügung 191.
Eis 37, 40 f.
Elbe 38 ff.
Elbmündung, wo? 13 f.
Empfänger von Gütern 193 f.
Englifches, englifch-amerikanifches u. amerikanifches Recht 20 f., 25 ff., 46 f., 54 ff., 60 ff., 65 ff., 72 f., 76 f., 86 ff., 93, 175 ff., 235, 238, 240, 252 f., 254, 283 ff., 286, 297, 312 f., 331.

Erben 289, 306.
Erfolg 120, 138, 142 f., 178 ff., 289.
Erlaubnifs zur Rettungsthätigkeit 108, 181, 295 ff.
Erpreffung 122.
Exceptio doli 150, 169.

Fahrt 43 f.
Fahrzeuge f. d. einzelnen Arten.
Feftgerathen des Schiffes 28 f., 34, 273.
Feuer 36 f., 42 f., 207, 236.
Feuerungsmaterial 24 ff., 117, 228 f., 260, 319, 329.
Finländifches Recht 27, 53, 173, 239, 330.
Fifche 22, 24.
Fifcherei(fahrzeuge) 10, 14, 15, 22, 24, 30, 328, 331.
Flöfsereigefetz 3, 6.
Flußfchiff(fahrt) fiehe Binnenfchiff(fahrt).
Fortune de mer, de terre 82, 84, 93, 307, 318, 329.
Fracht 184 ff.
Franzöfifches Recht 46, 54, 62, 81, 102, 126, 158 f., 173 ff., 239, 252, 332 ff.

Gefahr 37 ff., 113 ft., 121 ff., 136 ff., 153, 243 ff., 257 f., 267 ff., 280 f., 285 ff, 289 f.
Gefellfchaft zur Rettung Schiffbrüchiger 293, 298.
Gewinn, entgangener 92.
Guidon de la mer 102, 126.
Güter 21 ff., 192 ff.
Güterempfänger 193 f.

Hafen 43 f.
Beftimmungs- 130 f.
Heimaths- 130 f., 184, 189.
Noth- 130 f.; f. a. Seefahrt, Seenoth.

Hamburgifches Recht 13, 17, 63 f., 103, 130, 216.
Handelsgefetzbuch 3 ff., 180, 191; im übr. f. das Quellenregister.
Hannoverfches Recht 17, 20, 105, 130, 213.
Haverei 23, 25, 27 f., 90 f., 164, 185, 188, 192 ff., 207, 309.
Heimathshafen 130 f., 184, 189.
Heuer 48, 325, 328 ff.
Hochfeefifcherei(fahrzeuge) 10, 14, 15, 22, 328.
Holländifches Recht f. niederländifches R.
Holftein f. Schleswig-Holfteinifches R.
Hülfeleiftung 29, 34, 147, 178 ff., 197 ff., 230, 237 f., 248 ff.
— foviel wie „Rettung" 5.
Hülfslohn f. (Berge(- und) Hülfs)lohn.

Impensen 95, 179 ff., **226 ff.**, 270 f., 281 f., 324, 326, 329, 337, 342.
Internationales Recht 222 ff, **341 ff.**
Irrtum 37 f., **115 f.**, 144 f., 168.
Italienifches Recht 28, 45, 52, 67 f., 73 f., 77, 171, 240, 252, 331, 342, 360.

Japanifcher Entwurf 28.
Jugemens d'Oléron 101 f, 126.

Kanonen 22.
Kauffahrteifchiffe 13 ff.
Kentern 34.
Kohlen 24 ff., 117, 228 f., 260, 319, 329.
Koften 95, 179 ff., **226 ff.**, 270 f., 281 f., 324, 326 f., 329, 337, 342.
Kriegsfchiffe 15, 21, 74 ff.
Küftenfahrer 8.

Ladung 21 ff., 34 f., 88 f., 94, 188, 194 ff., 207.
Ladungseigenthümer f. Eigenthümer.

Ladungsintereffenten 83 f., 87 ff., 108 ff., 123 f., 130 f., 183 ff., 230 f., 235, 276, 291, 307 ff., 315, 321.
Landesgefetzgebung 8, 17, 130, 213; f. auch d. einzelnen Staaten.
Lebensgefahr 114, 257 f., 280 f., 285 ff.
Lebensmittel 21 ff., 27, 35, 260.
Litteratur 4.
Locatio conductio 39, 118 f., 152, 178 ff., 312 ff.
Lohn f. (Berge(- und) Hülfs)lohn.
Lootfen 50, **63 ff**, 83, 86 f., 119.
Lootfenfchiffe 14, 15.
Lübifches Recht 130.
Lucrum cessans 92.
Laftyachten 15.

Mandat 111, 151.
Mannfchaften f. Schiffsbefatzung.
Marinefchiffe 15, 21, 74 ff.
Maximalgrenze des Lohnes 166, **237 ff.**, 288, 343.
Mecklenburgifches Recht 213.
Menfchenhülfe 44 ff., 110 f., 250, 256 ff., 316; f. auch Rettung von Menfchenleben.
Metus f. Zwang.
Meuterei 37, 76.
Miethe eines Schiffes 307 ff., im übr. f. locatio conductio.
Mitrheder 88 f.
Mora 276 f., 280.
Munition 21 ff., 27 f.

Negotiorum gestio 111, 163, 179, 209 f.
Niederländifches Recht 28, 34, 46, 52, 104, 171, 198 f., 238, 254, 295, 330, 358.
Norwegifches Recht f. fkandinavifches Recht.
Nothhafen 130 f.
„Nothlage“ 167.

Offene See 38 ff.; f. auch Seefahrt, Seefchifffahrt.
Oldenburgifches Recht 130, 213.
Oléron: jugemens d'- 101 f., 126.
Onus probandi 150, 297, 301.
Operae u. opus 178 ff., 313.
Öfterreichifches Recht 46.

Partikularrecht 8, 17, 130, 213; f. auch d. einzelnen Staaten.
Paffagiere 57 ff.
Paffagiergut 21 ff.
Penalty-Clausel 134 ff., 162 f.
Perfonen im öffentlichen Dienft 74 ff.
Pertinenz (des Schiffes) **21 ff.**, 207.
Pfandrecht 22, 107 ff., 120, 164, 183 ff., 188, 191 ff., 209 f., 234 f., 237, 277, 278, 279 f., 291, 293, 309.
Pignoris causa indivisa est 192.
Portugiefifches Recht 27, 28, 34, 52, 170, 171, 198 f., 235, 238, 254 f., 283, 295, 330, 360.
Präfumtion (des Zwanges) 169.
Preufsifcher Entwurf 58, 104 ff., 121 f., 150, 168 f., 198, 212 ff., 304.
Preufsifches Recht 8, 57 ff., 103 ff., 130, 159.
Proviant 21 ff., 27 f., 35, 260.

Rechtsanwälte 327.
Regierungsfchiffe 15, 21, 74 ff.
Reifeeffekten 21 ff.
Reparatur 38 ff., 42, 118, 270.
Retentionsrecht 22 f., 120, 164, 183, 188, 190 ff., 209 f., 236.
„Retten“ = Hülfeleiftung 5.
Rettung 149, 179.
— von Menfchenleben 6, 44 ff., 257, 258, 265, 280 f., 285 ff., 298, 300 f., 316, 343.
— von Sachen 280 ff., 300 f., 343.
Gefellfchaft zur — Schiffbrüchiger 293, 298.
Rheder 81 ff., 87 ff., 92 ff., 112 f., 123 f., 130 f., 183 ff., 235, 259, 301 ff., 321 ff., 358 f.

Römifches Recht 101 f., 129, 151, 152, 159.
Rooles d'Oléron 101 f., 126.
Ruffifches Recht 53 f.

Sachverftändige 126, 132.
Schadenerfatz 83 ff., 278 f., 316 ff.
Schiedsrichter, Schiedsvertrag 126 ff., 132.
Schiff: Gegenfatz zur Ladung 24, 34 ff., 88 f., 94, 188, 194 ff.
Schiff und Ladung 25, 144, 188, 194 ff.
Schiffe f. d. einzelnen Arten.
Schiffbrüchige, Gefellfchaft zur Rettung folcher 293, 298.
Schiffer 123 f., 130 f., 183 ff., 193, 258, 302 ff.
Schiffsbefatzung 35, **47 ff.**, 65, 74 f., 81 ff., 92 ff., 209, 290, 302 ff., **321 ff.**, 342.
Schiffsboote 21 f., 207.
Schiffseigenthümer f. Eigenthümer.
Schiffsgläubiger 84, 183 ff., 308, 309, 318.
Schiffsmannfchaft f. Schiffsbefatzung.
Schiffszubehör f. Zubehör.
Schleppdienfte, Schlepper 10, 14, 15, 16, 29, 32 ff., 40 f., **68 ff.**, 119, 205, 220 f., 248 f., 260 f, 315, 336, 339 f.
Schleswig-Holfteinifches Recht 17, 130.
Schwedifches Recht f. fkandinavifches Recht.
Seefahrt, Begriff **9 ff.**, 38 ff., 43 f.
Seefifcherei(fahrzeuge) f. Fifcherei(fahrzeuge).
Seenoth 27 ff., 69 ff., 113 ff.
— eine Art der Schifffahrtsgefahr 17.
Verträge in — 100 ff., 167.
Seefchiffe 7 ff.
Seefchifffahrt: Gegenfatz zur Binnenfchifffahrt 6 ff.; f. auch Seefahrt.
Seeunfall 28, 33 f, 41 f., 70 ff.
Seeuntüchtigkeit 89.
Seeverficherung f. Verficherung.
„Ship", Begriff 20.
Sicherheit: in — bringen 30, 36 ff., 262, 273, 337 f.
Sicherheitsleiftung 191 f. 221 f.
Sinken des Schiffes 32, 35.
Skandinavifches Recht 27 f., 46, 53, 100, 102, 171 ff., 235, 239, 246, 255, 282, 283, 330.
Sorgfalt 230, 249.
Spanifches Recht 52.
Staatliche Schiffe 15, 21, 74 ff.
Steuermann 204.
Strafbeftimmungen 45, 46, 257.
Stranden, Strandung 5, 28, 32 ff., 170, 199 ff.
Strandrecht 4, 249.
Strandungsordnung 3, 29, 275; f. im übr. das Quellenregifter.
Stromfchifffahrt f. Binnenfchifffahrt.

Territorialgewäffer 342 ff.
Time-Charter 307 ff.

Unfall 28, 33 f., 41 f., 70 ff.
„Unglücksfälle" 257.
Untergang 32, 35.
Uruguayifches Recht 297.

Vereinigte Staaten, Recht derf. 46, 67; f. auch englifches Recht.
Verjährung 186, 358.
Verluft des Lohnanfpruches 295 ff.
Vermuthung (des Zwanges) 169.
Verfchulden 71 ff., 79 ff., 230, 249, 280.
Verficherung 90 ff., 110, 113, 234, 251, 259.
Verficherungsbedingungen 90, 99.
Vertrag in Seenoth 100 ff.
— ift nicht wefentlich für den Lohnanfpruch 92, 94.
Verwendungen f. Aufwendungen.

Verwirkung des Lohnanfpruches 295 ff.
Verzug 276 f., 280.

Werkverdingung 39, 118 f., 152, 178 ff., 313.
Werth der Rettungsobjekte 116, **232 ff.**, **242 ff.**, 274, 282.

Zahl der rettenden Perfonen **266 f.**, 280 ff.
Zeitaufwand 259 ff., 289 f.
Zinfen 275 ff.
Zubehör (des Schiffes) **21 ff.**, 207.
Zufall 230 f.
Zurückbehaltungsrecht 22 f., 120, 164, 183, 188, 190 ff., 209 f., 236.
Zufammenftofs 16 f., 19 f., 36, 46, 74, **79 ff.**, 157, 166, 202 f., 219 f., 229, 249, 258, 278, 346, 353, 356.
Zwang 108 f., 113, 126, 129, 134, 136 f., 145, 149 ff., 161, 168 f., 173 ff.
Zwangslootfen 83, 86 f.
Zwangsverkauf 185, 233.
Zwangsvollftreckung 84, 184 f.

Quellenregister.

A. Römisches Recht.

1. Digesten.

			S.
L. 21 §§ 4, 5	D.	quod metus causa 4,2	129
„ 3 § 1	„	de minoribus 4,4	129
„ 51 pr.	„	de aedilicio edicto 21,1	151
„ 22	„	de ritu nuptiarum 23,2	129
„ 16 § 4	„	de natalibus restituendis 40,11	151
„ 2	„	de litigiosis 44,6	151
„ 3 § 8	„	de incendio ruina naufragio 47,9	102
„ 22	„	de regulis iuris 50,17	129

2. Codex.

L. 2	C.	de his quae vi 2,20	129
„ 4	„	„ „ „ „ „	129
„ 25	„	de donationibus inter virum et uxorem 5,16	129

B. Mittelalterliche Quellen.

1. **Rooles d'Oléron:** art. 4 S. 101 f., 126.
2. **Consolato del mare:** c. 208 S. 126. c. 277 S. 102. c. 332 S. 126.

C. Neuere Quellen.

I. Deutsche.

a) Reichsrecht.

α) H. G. B.

(Die Artikelangaben beziehen sich auf das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch, die Paragraphenangaben neben den Artikeln auf das erst nach Fertigstellung des Drucks erschienene Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich vom 10. Mai 1897.)

Art.	§	Seite	Art.	§	Seite
56	vacat	320	432—37	vacat	7 f.
59	60	320	432	vacat	7 ff.
96	112	320	438	vacat	7 f.
284	vacat	140	443	478	21, 207
286	vacat	40, 114, 123, 125, 138, 151, 160	445	481	50 f.
			448	480,2	130

Art.	§	Seite
450	484	8
451	485	82
452	486	82, 187
455	488	354
460	493	189
475	512	94
477	510	307 ff.
495	526	130
496	527	307
504	535	48, 130 f., 187 ff.
526	555	48
542	vacat	48 f.
557	556	316
593	592	194
637	635	196
647	645	194
666	665	57
673	672	21
674	673	21
675	674	21
702	700	195
705	703	195
721	719	196
725	723	23
727	725	309
728	726	194
733	731	164
734	732	196
736 – 41	734—39	17, 19 f.
737	735	83
740	738	83
742—56		19
742	740	5, 21 f., 27, 47 ff., 56, 65, 80, 87 f., 92, 107 f., 110 f., 113, 198 ff., 214, 219, 226, 299, 301, 321, 342
743--49		146
743	741	17, 40, 42, 100, 104 ff., 118 ff., 167 f., 217 ff.
744—49		144, 146, 152 ff.
744	742	96, 133, 137, 142, 146, 152, 155, 212 ff., 236, 343
745	743	22, 98 f., 182, 214, 226 ff., 242, 243
746	744	22, 96, 99, 133, 136 f., 141 ff., 146 f., 155, 232, 243, 270, 282, 287 f., 303, 343
747	745	22, 144, 232, 236
748	746	22, 144, 146, 165, 201, 217, 232, 237, 244, 343
749	747	22, 142, 144, 146 ff., 165, 245, 247, 343
750	748	6, 258, 280 ff., 290 f., 294, 302, 343
751	749	75, 81, 90, 94, 96, 219, 294, 303 f., 315, 321, 324, 343
752	750	108, 111, 181, 290, 295, 298 ff., 344
753	751	22, 108, 111, 120, 183, 190 f., 344
754	752	22, 120, 183, 344
755	753	22, 120, 138, 142, 183, 187 f., 196, 221, 344
756	vacat	213, 217
757	754	108, 184, 185, 233
758	755	108, 184
759	756	184
760	757	184
763	760	184
764	761	184
767	764	193
768	vacat	193
772	768	108
773	769	185
777	774	84, 186
781	771	188
823	819	90
838	834	90 f., 99
906	901	186, 358
907	902	186
908	903	186
909	904	186

β) Strandungsordnung.

§
4 S. 45, 182, 214, 232, 256, 299 f.
5 „ 45, 182, 214, 232, 256 f.
7 „ 295, 298.
9 „ 45, 182, 214, 232, 256 f.
10 „ 182, 232, 256 f.
12 „ 298 f.
13 „ 299.
16 „ 22 f., 192.
20 „ 5, 214 f.
21 „ 5, 215.

§
22 S. 5, 215.
26—35 S. 197.
34 S. 232.
36 ff. S. 152, 189, 213 ff., 292 f., 344.
36 S. 128 f., 182, 189, 213 ff., 292.
37 „ 214, 221 ff.
38 „ 214, 216 f., 221 ff.
39 „ 189, 214, 222, 224, 292, 322.
40 „ 216.
41 „ 78, 291.

γ) **Gesetz betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe v. 25. Oktober 1867:** § 1 S. 9. § 17 S. 8.

δ) **Seemannsordnung.** § 3 S. 22, 50. § 32 S. 49, 53, 56 f. § 68 S. 49 f. § 110 S. 49.

ε) **Vorschriften über die Registrierung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe v. 13. November 1873:** § 1 S. 9. § 2 S. 10.

ζ) **Kaiserliche Verordnung über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoss von Schiffen auf See v. 15. Aug. 1876:** S. 46, 79 ff., 258, 353.

η) **Bekanntmachung des Reichskanzlers, betr. die einheitliche Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen v. 31. Juli 1887:** S. 13.

ϑ) **Binnenschifffahrtsgesetz:** §§ 93 ff. S. 17. § 93 S. 6, 21. § 95 S. 6.

ι) **Flössereigesetz:** §§ 24, 26 S. 6.

κ) **Verfassung:** Art. 5 S. 80, Art. 7 S. 8 f.

λ) **St. G. B.:** § 360 Z. 10 S. 257.

μ) **C. P. O.:** §§ 63 ff. S. 322 f. § 64 S. 323. § 65 S. 323. § 231 S. 164. § 851 ff. S. 127. § 851 S. 128. § 855 S. 132. § 857 S. 128. § 867 S. 128 f.

ν) **Gebührenordnung für Rechtsanwälte:** § 93 S. 327.

b) Partikularrecht.

α) Preussen.

aa) Seerecht v. 1727: C. 9 Art. 3 S. 103.

bb) A. L. R.: I. 11 § 527 S. 159. II. 8 § 1762 S. 57 f. II. 8 § 1763 S. 57 f. II. 15 § 85 S. 103.

cc) Westpreussisches Publikandum v. 1801: § 7 S. 103. § 8 S. 104.

dd) Einf. Ges. zum H. G. B.: Art. 53 S. 8, Art. 54 S. 130.

ee) Verordnung, betr. die Registrierung von Seeschiffen v. 27. Februar 1862: S. 8.

β) **Hannoverſches Einf. Geſ. zum H. G. B.:** § 32 S. 130. § 39 S. 17, 20. § 41 S. 213.

γ) **Mecklenburg-Schweriniſche Einf. Verord. zum H. G. B.:** § 74 S. 213.

δ) **Oldenburgiſche Einf. Verord. zum H. G. B.:** Art. 27 S. 130. Art. 34 S. 213.

ε) **Schleswig-Holſteiniſche Einf. Verord. zum H. G. B.:** § 67 S. 130. § 78 S. 17.

ζ) **Lübiſches Einf. Geſ. zum H. G. B.:** Art. 17 S. 130.

η) **Bremiſche Einf. Verord. zum H. G. B.:** § 40 S. 130. § 46 S. 17.

ϑ) Hamburg.

aa) Receß v. 1603: Art. 31 S. 103.

bb) Neuen Werks Rolle, revid. 1719. Art. 8 S. 103.

cc) Cuxhavener Lootſenordnung v. 1838: § 17 S. 63.

dd) Einf. Geſ. zum H. G. B.: § 46 S. 130. § 54 S. 17.

ee) Bekanntmachung, betr. die Ausführung d. Strandungsordnung, v. 23. Dez. 1874: S. 216.

ff) Bekanntmachung der Deputation f. Handel u. Schifffahrt v. 20. März 1889: S. 13.

2. Ausländiſche.

a) Oeſterreichiſche Handels-Miniſterial-Verfügung v. 1. Dez. 1880: S. 46.

b) Skandinavien.

α) **Däniſches Geſetz v. 1683:** S. 102.

β) **Norwegiſches Geſetz v. 24. März 1860:** § 91 S. 171 f. § 92 S. 239.

γ) **Schwediſches Geſetz v. 1868:** S. 239.

δ) **Skandinaviſche Geſetze v. 12. Juni 1891, 1. Apr. 1892, 20. Juni 1893:** § 212 S. 27. § 223 S. 46. § 224 S. 27, 28, 53. § 225 S. 246, 255, 283. § 226 S. 235, 239. § 228 S. 330. § 229 S. 282, 283.

ε) **Schwediſches Geſetz v. 25. Mai 1894:** S. 172.

c) England.

α) **13. Anne c. 21** (v. 1713): S. 76.

β) **Vorſchrift des Board of Admiralty v. 30. Jan. 1852:** S. 76.

γ) **17. u. 18. Vict. c. 104 s. 458, Merchant Shipping Act 1854:** S. 20, 235, 238.

δ) **25. u. 26. Vict. c. 63 s. 33, Merchant Shipping Act, Amendement Act 1862:** S. 86.

ε) **36. u. 37. Vict. c. 85 s. 16, Merchant Shipping Act 1873:** S. 46, 86.

ζ) **57. u. 58. Vict. c. 60, Merchant Shipping Act 1894:**

Sect. 156 S. 331.	Sect. 567 S. 77.
„ 422 „ 46, 86.	„ 568 „ 77.
„ 544 „ 235, 238.	„ 575 „ 286.
„ 546 „ 21.	„ 576 „ 286.
„ 555 „ 21, 283.	„ 587 ff. S. 286.
„ 556 „ 283, 284.	„ 592 S. 66.
„ 557 ff. S. 76.	

d) Niederlande.

α) **Wetbook van Koophandel:** Art. 421 S. 52. Art. 545 S. 295. Art. 548 S. 295. Art. 560 S. 28. Art. 561 S. 254. Art. 562 S. 34. Art. 563 S. 254. Art. 568 S. 104, 171, 358.

β) **Strafgesetz:** Art. 414, 474 S. 46.

e) Frankreich.

α) **Guidon de la mer:** C. 5 art. 31 S. 102, 126.

β) **Edict sur l'amirauté von 1584:** Art. 89 S. 102.

γ) **Ordonnance de la marine von 1681:**

Art. 33 Livre III Titre IX S. 336.	Art. 24 Livre III Titre IX S. 338 f.
„ 13 „ IV „ III „ 102.	„ 27 „ IV „ IX „ 252, 332 ff.
„ 14 „ IV „ III „ 102, 173.	

δ) **Königliche Deklaration vom 15. Juni 1735:** S. 237.

ε) **Ges. v. 26. Nivôse VI:** Art. 1 S. 337.

ζ) **Code civil:** Art. 1109 ff. S. 173. Art. 1112 S. 173 f. Art. 1117 S. 174. Art. 1111 S. 173 ff. Art. 1115 S. 174. Art. 1964 S. 158 f.

η) **Code de commerce:** Art. 258—261 S. 54.

ϑ) **Ges. v. 10. März 1891:** S. 46.

f) **Spanischer Codigo de comercio v. 22. Aug. 1885:** Art. 643 S. 52.

g) Portugal.

α) **H. G. B. von 1833:** Art. 1584, 1587 S. 295. Art. 1600, 1602 S. 254 f. Art. 1608 S. 170.

β) **H. G. B. von 1888:**

Art. 639 S. 27 f.	Art. 684 S. 171.	Art. 687 S. 283.
„ 681 „ 34.	„ 685 „ 255.	„ 688 „ 330.
„ 683 „ 52.	„ 686 „ 235.	„ 690 „ 360.

h) Italien.

α) **Codice per la marina mercantile von 1865:**

Art. 120 S. 45.	Art. 127 S. 171.	Art. 134 S. 240.
„ 121 „ 240, 342.	„ 128 „ 52.	„ 195, 196 „ 67.

β) **Novelle dazu von 1877:** § 126 S. 331.

γ) **H. G. B. von 1882:** Art. 536, 546 S. 52.

i) Handelsordnung des Russischen Reiches (Ausgabe von 1887).

Art. 498 S. 53 f. Art. 509 S. 54.

k) Finländisches Seegesetz vom 9. Juni 1873.

§ 147 S. 27, §§ 159—170 S. 239, § 165 S. 53, 330, § 166 S. 173.

l) Amerika.

α) **Vereinigte Staaten.**

aa) Act of New York v. 1819: C. 18 sect. 19 S. 67.

bb) Ges. v. 4. Sept. 1890: S. 46.

β) **Argentinisches H. G. B. v. 1889:** Art. 1342 S. 28.

γ) **Brasilianischer Codigo Commercial v. 1850:** S. 240.

δ) **H. G. B. von Uruguay v. 1878:** Art. 1453 S. 297.

Entſcheidungen.

1. R. O. H. G.

3. 1. 1871 S. 24.
23. 2. 1872 „ 126, 133, 142.
29. 5. 1872 „ 7.
25. 6. 1872 „ 291.
1. 4. 1873 „ 127, 129, 357.
8. 4. 1873 S. 133.
29. 9. 1874 „ 107.
5. 3. 1877 „ 358.
30. 11. 1878 „ 294, 352, 359.
11. 1. 1879 „ 7.

2. R. G.

6. 11. 1880 S. 80, 216, 220, 353.
25. 6. 1881 „ 220.
21. 12. 1881 „ 15.
17. 5. 1882 „ 216, 220.
8. 12. 1883 „ 12.
26. 4. 1884 „ 50.
7. 1. 1885 „ 137, 145.
7. 7. 1888 „ 15.
14. 2. 1891 „ 146, 217, 357.
28. 11. 1891 S. 16.
11. 6. (alias 6. 7.) 1892 S. 90.
5. 11. 1892 S. 108, 118, 120, 149, 345.
28. 10. 1893 „ 349.
29. 11. 1893 „ 278.
19. 12. 1893 „ 20.
6. 6. 1894 „ 16.
3. 11. 1894 „ 19.

3. Hanſeatiſches O. L. G.

15. 11. 1880 S. 346.
4. 2. 1881 „ 80, 352.
28. 11. 1881 „ 114, 132, 202.
10. 7. 1884 „ 136.
12. 5. 1885 „ 36.
16. 10. 1887 „ 275
3. 2. 1888 „ 15.
23. 6. 1888 „ 222 ff., 348.
9. 10. 1888 „ 118, 140, 216.
13. 10. 1888 „ 43, 346.
17. 11. 1888 „ 37, 40.
22. 1. 1889 „ 33, 117.
11. 3. 1889 „ 41, 118.
12. 10. 1889 „ 347.
23. 12. 1889 „ 276.
31. 5. 1890 S. 141, 356.
27. 9. 1890 „ 31.
4. 11. 1890 „ 144, 357.
24. 4. 1891 „ 16.
7. 11. 1891 „ 148.
22. 12. 1891 „ 143, 208, 275.
9. 2. 1892 „ 90.
20. 4. 1892 „ 345.
1. 5. 1893 „ 278.
24. 5. 1893 „ 42, 346.
1. 7. 1893 „ 349.
11. 7. 1893 „ 355.
17. 1. 1894 „ 13.
7. 1. 1895 „ 269, 359.

4. O. A. G. Lübeck.

8. 7. 1826 S. 131.
28. 2. 1855 „ 253.
5. 7. 1866 S. 38, 118, 303.
30. 4. 1867 „ 310.

5. O. G. Hamburg.

2. 3. 1866 S. 303.
22. 3. 1869 „ 194.
14. 5. 1869 „ 64.
19. 11. 1869 „ 196.
7. 11. 1873 „ 351.
2. 3. 1877 „ 194, 261.
8. 7. 1878 S. 352.
23. 7. 1878 „ 294, 352, 359.
26. 12. 1878 „ 204, 352, 359.
8. 2. 1879 „ 131.
26. 5. 1879 „ 79, 353.

6. H. G. Hamburg.

19. 1. 1857 S. 33, 117.
16. 1. 1864 „ 350.
13. 7. 1865 „ 40, 133, 345.
21. 7. 1865 „ 350.
8. 1. 1866 „ 303.
25. 2. 1869 „ 194.
8. 4. 1869 „ 64, 351.
21. 7. 1869 „ 207.
7. 10. 1869 „ 196.
23. 7. 1870 „ 351.
22. 12. 1870 „ 269.
9. 1. 1871 „ 204, 351.
29. 4. 1872 S. 40, 119, 346.
19. 7. 1873 „ 351.
8. 1. 1874 „ 71, 346.
1. 12. 1874 „ 325, 326, 359.
1. 9. 1875 „ 314.
9. 12. 1875 „ 40, 114.
15. 1. 1877 „ 261, 351.
5. 4. 1877 „ 356.
26. 10. 1877 „ 119 f.
4. 5. 1878 „ 352.
3. 3. 1879 „ 79, 353.

7. L. G. Hamburg.

12. 7. 1880 S. 71, 80, 346, 352.
27. 3. 1884 „ 135.
24. 5. 1887 „ 275.
14. 5. 1888 „ 108, 118.
22. 6. 1888 „ 41, 118.
13. 7. 1888 „ 71.
8. 10. 1888 „ 33, 117.
4. 3. 1889 „ 347.
4. 6. 1889 „ 31, 275.
28. 10. 1889 „ 275.
13. 11. 1889 S. 31.
5. 2. 1890 „ 141, 356.
26. 4. 1890 „ 143, 357.
9. 6. 1891 „ 142, 208, 375.
20. 10. 1891 „ 90.
18. 11. 1891 „ 345.
31. 10. 1892 „ 43.
11. 3. 1893 „ 203.
11. 8. 1894 „ 269, 359.

8. L. G. Bremen: 10. 11. 1892 S. 349.

9. K. f. H. S. Bremerhaven: 22. 5. 1885 S. 346.

10. A. G. Ritzebüttel.

22. 12. 1868 S. 63, 351.
30. 4. 1878 „ 294, 352, 359.
16. 7. 1878 S. 204, 352, 359.
26. 11. 1878 „ 131.

11. Seeämter.

a) Spruch des Seeamts zu Königsberg, 16. 5. 1878 S. 64.
b) Spruch des Seeamts zu Stettin, 8. 11. 1880 „ 28.
c) Entscheidung des Ober-Seeamts, 27. 1. 1881 „ 28.
d) Spruch des Seeamts zu Stettin, 29. 10. 1881 „ 28.